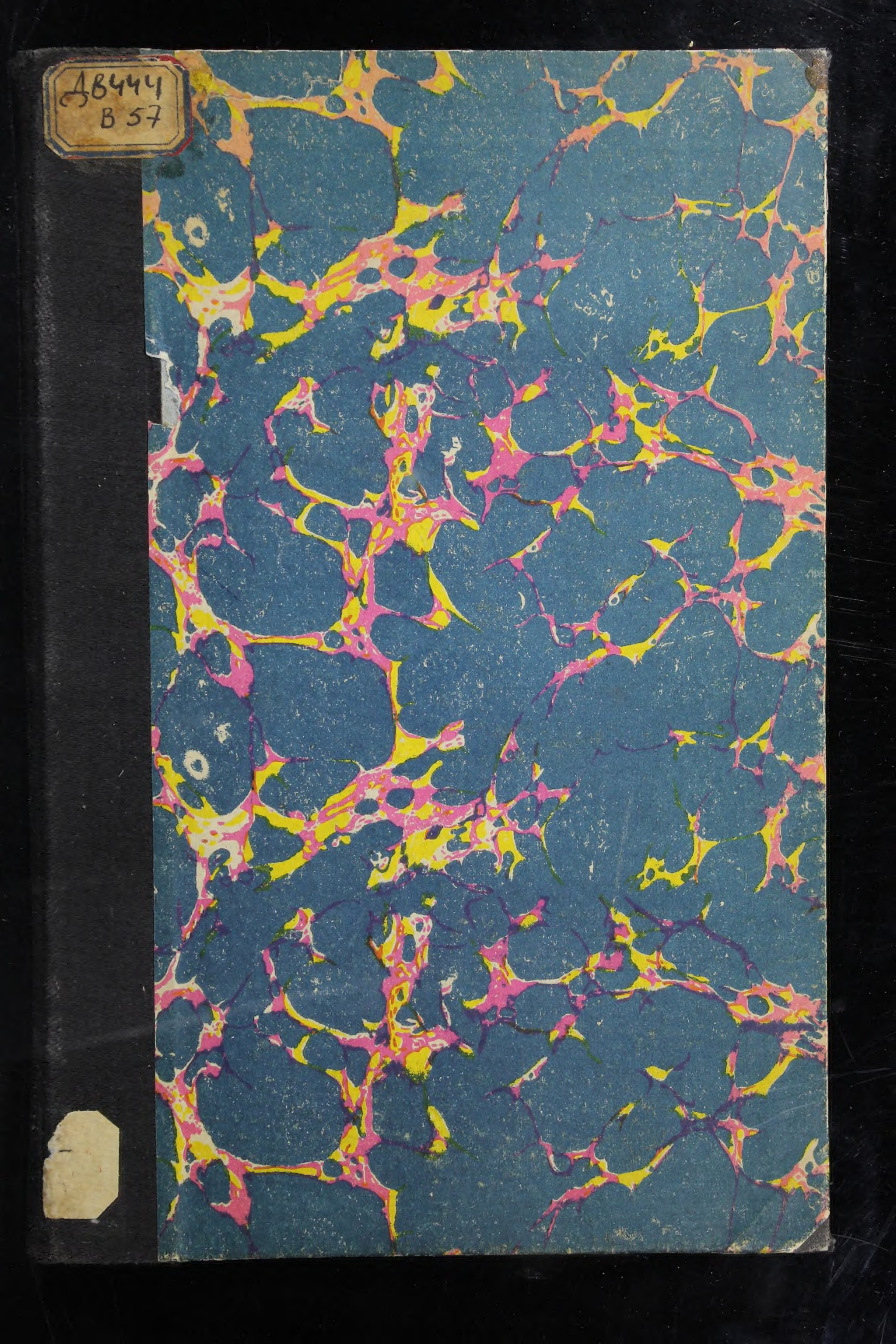
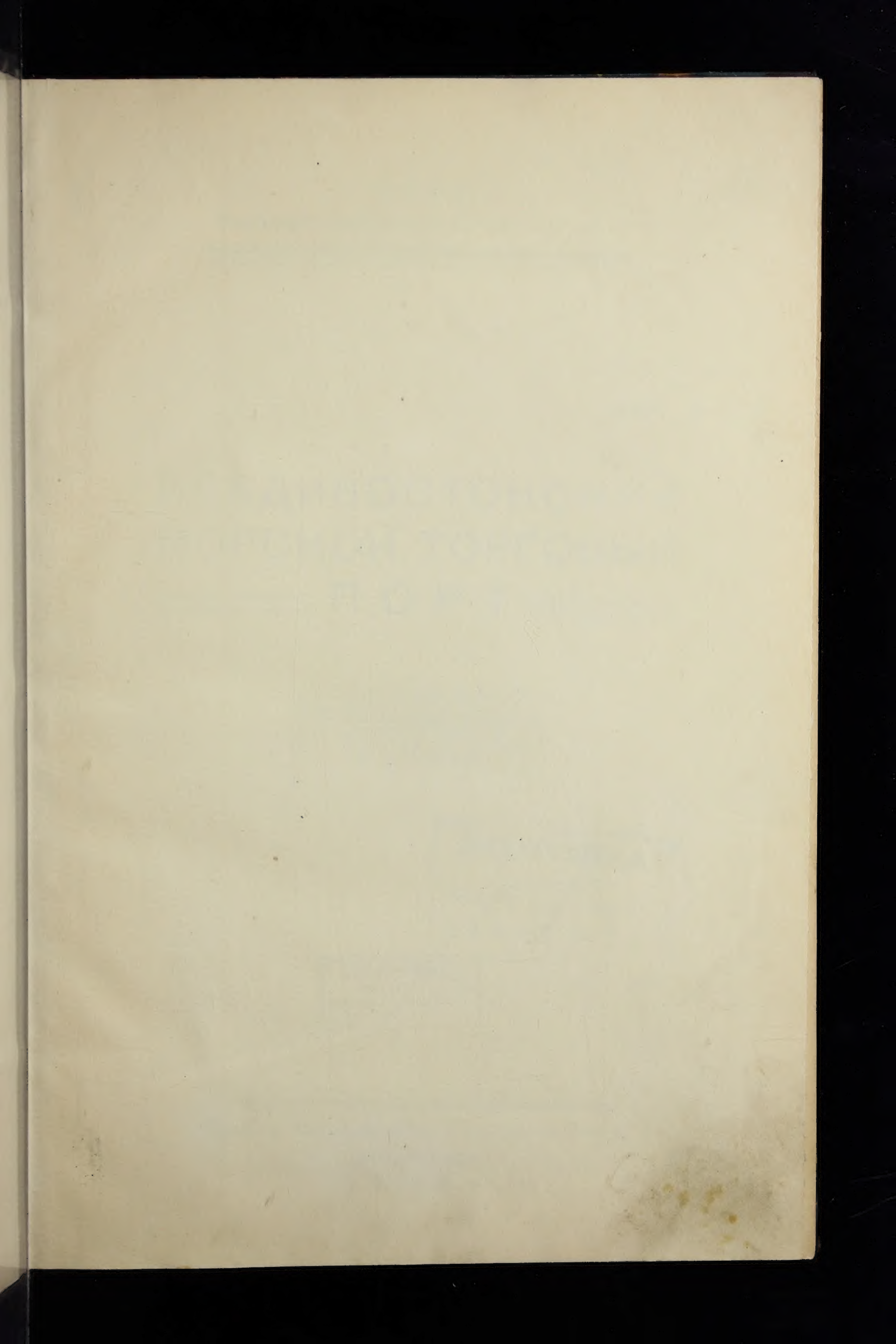
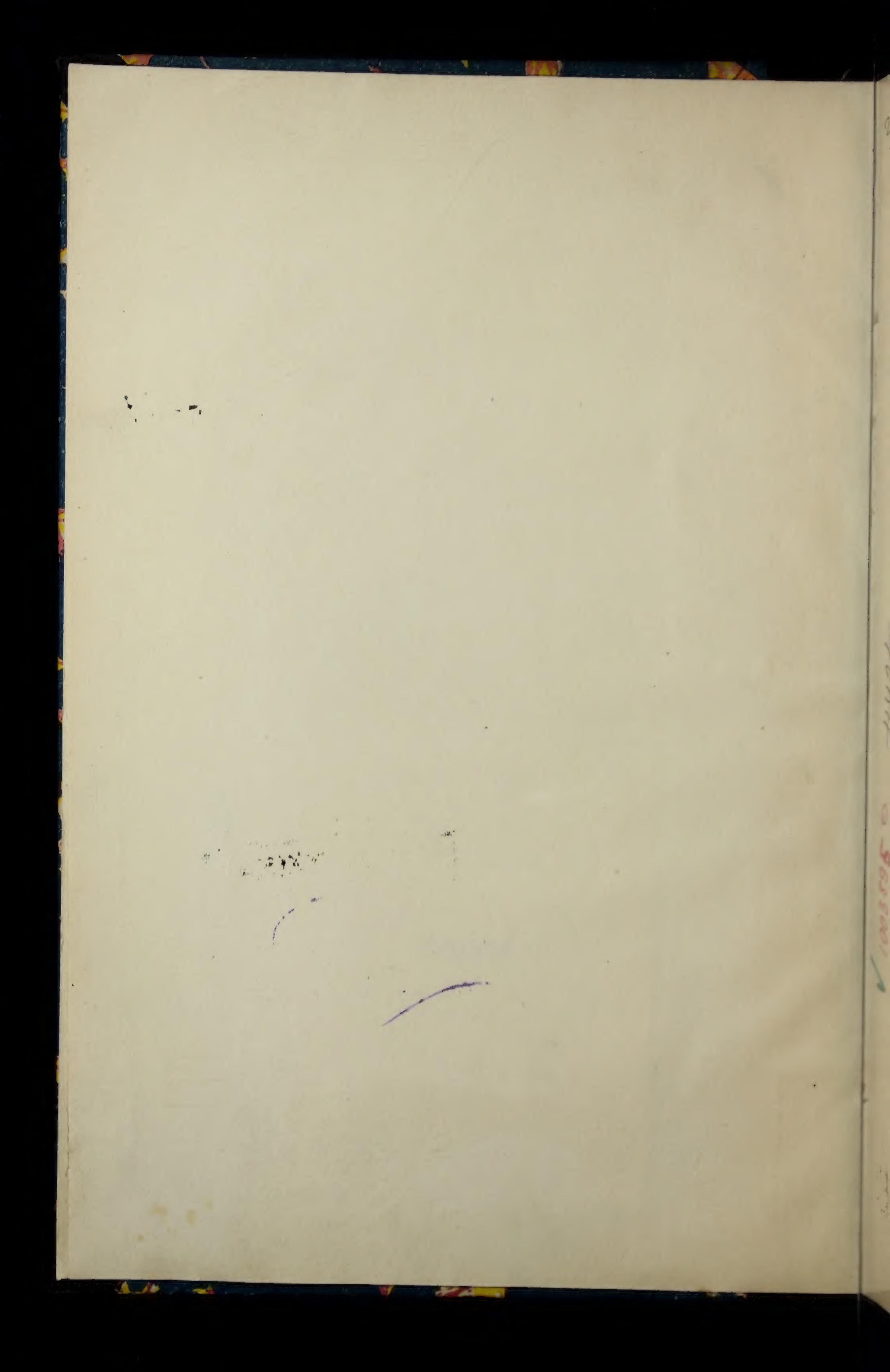

Д8444
В 57



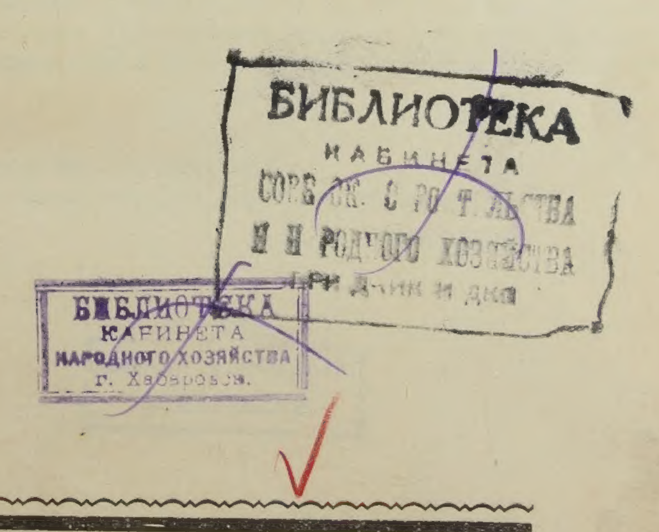


СССР

Народный Комиссариат Путей Сообщения

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ

ОПИСАНИЕ ПОРТА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБЗОР И ОТЧЕТНЫЕ ДАННЫЕ ЗА 1923/24 ГОД



Издание Владивостокского Торгового Порта
Владивосток
1925


Выполнено Издательской частью
Акц. О-ва «КНИЖНОЕ ДЕЛО».
Обложка работы художника
Г. Я. КОМАРОВА.

Гублит № 697. Тираж 1000.
«Красное Знамя» — 1-я тип. Акц. О-ва «Книжное Дело», Владивосток.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

При составлении настоящего отчета и описания Владивостокского Торгового порта по программе, выработанной Центральным Управлением Морского Транспорта, Управление Владивостокского Торгового порта имело в виду сделать доступным для общего пользования находившийся в Управлении и не опубликованный материал за период с 1915 года. В течение 1924 года Управлением порта был разработан по вопросам портовой жизни ряд докладов, служивших источником, из которого организации и отдельные авторы печатных статей о Владивостокском порте черпали как основной материал, так и выводы. Это обстоятельство побудило Управление порта расширить отдел отчета, касающийся экономики порта, приведя статистические данные, составленные Управлением порта за время с 1915 года по первоисточникам, и обработку этих данных.

После присоединения Приморья к СССР, Управление Владивостокского порта начало действовать, как самостоятельный местный орган НКПС, с 1 января 1923 г. и только в начале 1924 г. приняло структуру, общую для всех портовых управлений СССР. Таким образом, бюджетный год с 1 октября 1923 г. по 1-е октября 1924 г. дает полную картину состояния и прогресса порта в условиях Советского строительства и охватывает законченный период в деятельности самого Управления порта.

Составление настоящего отчета и описание порта выполнено при участии Помощника Начальника Владивостокского порта инженера Б. В. Каразина, и содействии Начальника Технической части инженера А. Ф. Потапова, Производителей работ—инженеров А. Т. Федорова и М. В. Зусмана, Начальника Общей части В. П. Киселева и других сотрудников Управления порта. Приложенный к отчету план порта составлен по данным съемки, произведенной в 1924 г. партией портовых изысканий инженера Розова.

Уполнаркомпуть и Начальник
Владивостокского Торгового порта

М. П. Владимиров.

ОТДЕЛ I.

Исторический очерк и технический обзор порта.

ГЛАВА I.

Исторический обзор развития порта. Возникновение порта. Первый этап развития порта. Первые проекты расширения. Проект 1910 г. Проект 1913 г. Строительство военного времени. Переходное время.

Возникновение порта. Пункт побережья Тихого Океана, где впоследствии развился Владивосток, был впервые занят отрядом с транспорта «Манджур», построившим в этом месте казарму 20 июня 1860 года.

По Пекинскому трактату, заключенному 2-го ноября того же года, весь Уссурийский край был присоединен к России; тогда же впервые встречается в оффициальных бумагах название «пост Владивосток», взамен китайского «Хай-шин-вей» (бухта трепангов). С этого времени Владивосток начинает играть роль военно-морского опорного пункта возрастающей важности. Дальне-Восточные военно-морские учреждения постепенно сосредоточиваются во Владивостоке и закрепляют за собой лучшие части береговой территории и бухты. Коммерческое значение Владивостока весьма невелико, но и в это раннее время уже выявляются его будущие особенности: местного распределительного центра, пункта связи с другими русскими морями и импортно-экспортного порта для заграницы. В 1890 году частным пароходством устанавливаются правильные рейсы малого каботажа между Владивостоком и Николаевском, а также ближайшими к Владивостоку местностями: Сучаном, Мангугаем и Славянкой. В 1879 году делается первый рейс дальнего каботажа из Одессы во Владивосток пароходом Добровольного Флота «Нижний Новгород». В 1890 году открывается японским пароходным обществом Ниппон-Юзен-Кайша регулярное сообщение с Кобе, Нагасаки и Шанхаем.

Число морских судов, прибывших в порт, было:

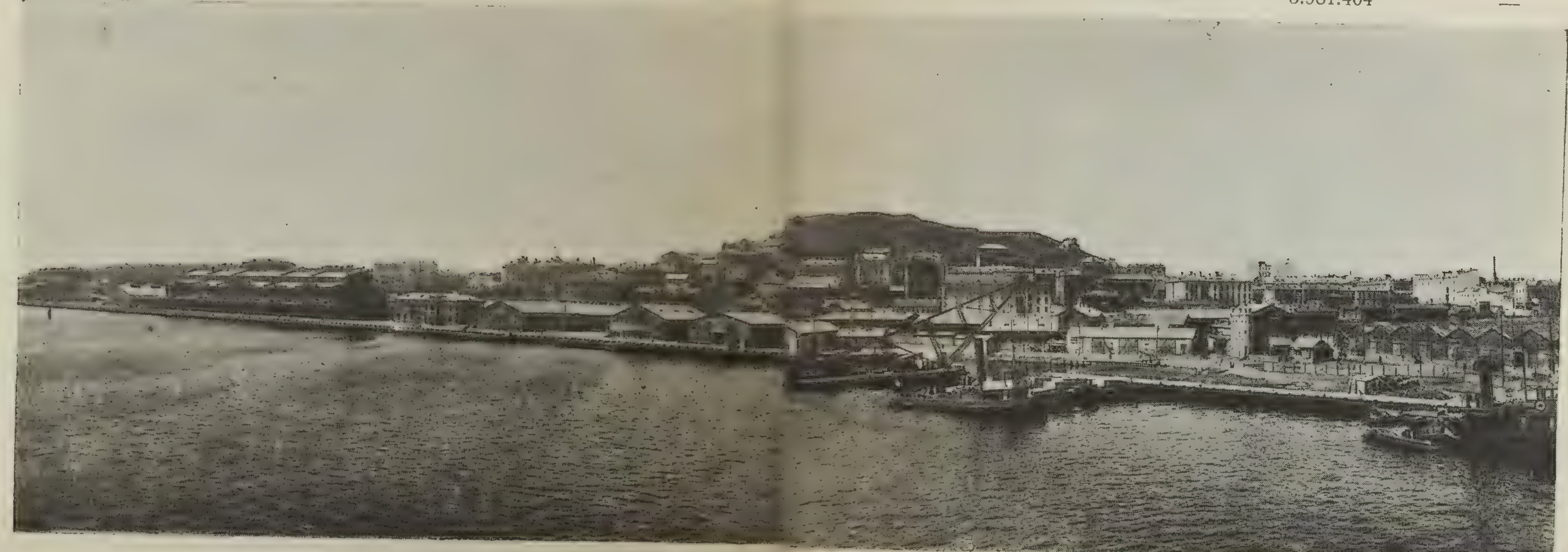
Год.	Русских.	Иностранных.	Всего.
1861	1	—	1
1865	2	—	2
1871	16	8	24
1875	27	24	51
1880	15	56	71
1883	20	50	70
1886	33	59	92
1889	28	69	97

Грузооборот.

1880 г.	ввоз	пудов	24.000
1885	»	»	400.000
1888	»	»	475.000

Первый этап развития порта.

Постройка Уссурийской ж. д. в 1891 г. дала сильный толчок развитию грузооборота порта, значение коего еще более увеличилось, когда в 1895 г. комиссия по исследованию на месте дела сооружения Сибирской железной дороги, выбирая место для устройства большого коммерческого порта в конечном пункте Сибирской магистрали, признала, что из всех прибрежных пунктов русского Тихого Океана Владивосток является местом, наиболее подходящим для устройства первоклассного коммер-



Общий вид строящейся городской набережной.

ческого порта; и в 1896 году была начата постройка каменной набережной (ныне Таможенной) коммерческого порта, длиной 220 сажен, с глубиной 27 фут. В следующем году начата постройка каменной набережной Китайской Восточной железной дороги на Эгершельде (ныне причалы № 9 и 10) из двух частей, по 50-ти саж. длины каждая, с глубиной 27 фут. Вместе с тем, присылкой ледокола «Надежный», ныне находящегося в военно-морском порту, было положено начало ледокольным работам, являющимся столь действительным средством поддержания круглый год навигации в условиях Владивостока.

Грузообороты до 1914 г.

Количественно грузообороты (без малого каботажа) развивались:

Год.	Ввоз.	Вывоз.	Всего пудов.
1891	2.985.052	—	—
1893	—	828.752	—
1894	—	2.165.183	—
1895	10.516.609	1.503.000	12.019.609
1896	—	3.172.204	—
1897	—	1.606.770	—
1898	15.735.105	4.567.766	20.302.871
1899	—	4.168.477	—
1900	—	3.981.404	—
1901	10.954.000	4.043.000	24.997.000
1902	14.092.400	2.270.920	16.363.320
1903	15.551.329	2.739.577	18.290.906
1904 (война)	8.254.924	224.000	8.478.924
1905	11.056.194	21.054	11.077.248
1906	25.320.772	1.229.815	26.550.588
1907	16.857.751	4.666.850	21.524.601
1908	15.045.208	7.653.708	22.698.916
1909	19.585.301	15.619.477	35.204.778
1910	22.415.499	19.215.761	41.621.260
1911	25.738.268	35.206.459	50.944.727
1912	30.681.638	23.860.403	54.542.036
1913	31.879.515	24.898.035	56.777.550

Первые проекты расширения. Быстрое развитие грузооборота поставило на очередь вопрос о планомерном расширении порта. Впервые проект расширения и оборудования Владивостокского порта был составлен в 1903 г. инженером Неверовым, при чем расчетный грузооборот был принят, не считая грузооборота на судах Доброфлота, в 40.000.000. В 1907 г. был составлен другой проект распоряжением Китайской Восточной жел. дороги с расчетным грузооборотом в 50.000.000. Проекты эти не получили осуществления. В 1910 г., по предписанию Отдела Торговых Портов, инженером Тренюхиным был составлен эскизный проект расширения и оборудования торгового порта, который, переработанный в деталях, в главных чертах и осуществлен.

Проект 1910 г. При составлении проекта расширения были сделаны предположения о том, что Владивосток должен считаться по преимуществу портом, экспортирующим сырье с подвозом исключительно по железной дороге, однако, имеющим в то же время важное значение в деле импорта предметов обрабатывающей промышленности для Приморья, Сибири и Северной Маньчжурии и ценного импортного товара—чая. Предполагалось развитие импорта в Приморье, транзит русских товаров в Маньчжурию, и в будущем—экспорт леса, каменного угля, рыбы, мяса и масла. Главные грузы, определявшие деятельность порта: экспортные бобы, импортный чай и в будущем экспорт леса, каменного угля, рыбы, масла и мяса.

Для расчета расширения порта был принят грузооборот, кроме леса, угля и рыбы:

Импорт — 25.000.000 пудов
Экспорт — 45.000.000 пудов

Всего 70.000.000 пудов.

Протяжение набережных исчислялось из расчета погрузки 55.000 пудов в год с погонной сажени в 70.000.000 : 55.000=1275 саж. Наличных набережных было 616 пог. саж., из них предполагалось использовать 566 саж. и выстроить новых—712 пог. саж. Всего—1278 пог. саж. для 25 пароходов.

Набережные были запроектированы:

1) Между участком Доброфлота и железной дороги, так наз. «министерская»—глуб. 30 ф. .... 303 пг. саж.

2) К востоку от Таможенной набережной — Городской мол, глубиной 30 фут. .... 186 »

3) К востоку от Городского мола — Каботажную набережную, глубиной 24 фута .... 197 »

4) На южном берегу — Керосиновую эстокаду, глубиной 28 фут. .... 26 »

712 пг. саж.
Для 13 пароходов.

Потребность в складочных помещениях определялась из расчета хранения 85% грузооборота (15%—на открытые площади) со скидкой

250 пудов на кв. сажень при 1½ месяцах хранения в среднем. Всего 60.000.000×1,5 : 250×12=30.000 квадратных сажен складочных помещений. При наличии 13.993 кв. сажен, требовалось построить 16.000 кв. сажен.

Оборудование складочными помещениями в первую очередь должно было состоять из:

1) Навес на Таможенной набережной .... 576 кв. саж.
2) Четырех-этажный пакгауз на Министерской набережной .... 2.900 »
3 Элеватор там же .... 3.000 »
4) Трех-этажный рефрижератор .... 750 »



Постройка городской набережной в 1924 г.

5) Пакгаузов в разных районах .... 8.400 »
6) Складов для легко воспламеняющихся и взрывчатых веществ. .... 357 »

Всего....15.983 кв. саж.

Для складов угля, леса и легко воспламеняющихся грузов предполагались два варианта: первый—устройство складов к югу от Эгершельда, с отсыпкой на протяжении 487 сажен. Участок, длиной 249 саж., предназначался для леса, площадь склада—9.600 кв. саж. Для угля—участок, длиной 180 саж., площадью 7.500 кв. саж.; и для легко воспламеняющихся грузов—58 пог. саж., с площадью 540 кв. саж. Постройки

набережных не предполагалось, но проектировался для леса электрический мостовой перегружатель и для угля тоже.

Второй вариант состоял в устройстве всех указанных складов на южном берегу бухты.

Для складки рыбы устраивался рыбный буян, площадью 7.000 кв. саж., и рядом с ним—смоляной буян—в 3.500 кв. саж. с легкими железными пристанями.

Кроме указанных, далее к работам первого срока и первой очереди были отнесены:

1) постройка электрической станции,
2) постановка портальных и полупортальных кранов на набережных,
3) приобретение 2-х секций плавучего дока, подъемной силой по 2.000 тонн,
4) мастерские и здания судоремонтного завода,
5) ограждающие ремонтный бассейн эстокады,
6) железно-дорожные пути в порту,
7) мощеные дороги,
8) освещение части территории,
9) противопожарный водопровод,
10) здания для нужд Портового Управления,
11) замощение территории,
12) различные мелкие работы.

К работам второго срока первой очереди было отнесено:

1) устройство Городского мола,
2) канатная дорога на Министерской набережной,
3) третья секция дока,
4) освещение всех дорог,
5) гавань у Семеновского покоса,
6) пристань для скота в бухте Улисс,
7) карантинные здания в б. Парис.

Стоимость всех работ первой очереди и первого срока определялась в 8.785.000 рублей. Срок исполнения—четырехлетний.

Проект 1910 года подвергся обсуждению в различных технических комиссиях и, в связи с некоторыми требованиями бывшего морского ведомства, был в значительной степени переработан.

Проект 1913 г.

Окончательную форму проект расширения Владивостокского порта принял лишь в 1913-1914 г.г. При подсчете необходимой длины причальных линий в этом проекте принимались во внимание данные грузооборота порта за время с 1905 по 1911 год с исходным грузооборотом 1911 года в 71.000.000 пудов, складывавшимся из нижеследующих величин:

1911 год.

	ВВОЗ		ВЫВОЗ		ВСЕГО.	
	Количество в пудах.	Стоимость в рублях.	Количество в пудах.	Стоимость в рублях.	Количество в пудах.	Стоимость в рублях.
Из-за границы	16.356.455	67.800.000	1.932.815	3.641.200	18.289.270	7.149.030
Европ. России	6.229.965	23.364.100	108.169	439.000	6.338.134	2.380.310
Северные порты	599.103	2.103.000	1.411.335	5.765.800	2.010.438	786.880
Ближайшие пункты побережья	10.053.278	3.973.950	2.863.006	8.858.600	12.916.234	1.277.955
Транзит	2.651.848	4.013.100	28.676.115	25.242.400	31.327.963	2.925.550
	35.890.649	101.254.150	34.991.440	43.947.000	70.882.039	14.519.725

Среднее годовое увеличение ввоза было принято в 3.000.000 пудов и для вывоза—в 5.000.000 пуд. и возможный грузооборот в 1920 году:

по ввозу — 63.500.000 пуд.
по вывозу— 80.000.000 пуд.

Итого 143.500.000 пуд.

Считая 10.000 пуд. на необделанные набережные, средний нормальный грузооборот одной пог. сажени—60.000 пуд. в год.

Общее протяжение причальных линий было: 143.500.000—10.000.000 : 60.000=2.250 пог. саж., что отвечает числу мест причалов пароходов, при средней длине их 60 пог. саж.—37.

В 1911 году порт имел 840 пог. саж. набережных при пропуске через них 65.000.000 пудов в год, так как 6.000.000 пуд. из всего грузооборота проходило через необделанный берег.

Таким образом, средний годовой грузооборот погонной сажени набережной был около 77.000 пуд. в год. При этом замечался простой пароходов на рейде в ожидании места у набережных, или работа через лихтеры. Число причалов было 14 и два в постройке у Общества Китайской Восточной ж. д. Число предполагавшихся новых определялось в 21 причал. Окончательно было предположено:

1) Устройство Министерской набережной, глубиной 31½ ф., длиной 303 саж. из подводной массивовой кладки на каменной подсыпке, с каменной отсыпью за стенкой набережной и наводной каменной стенкой; насыпка за набережной портовой территории и оборудование набережной причальными тумбами, охранными рамами, стремянками и лесничным спуском.

2) Устройство трех молов (пирсов), обделанных массивовыми набережными, аналогичной с конструкцией Министерской набережной, глубиной в 31½ и 25 фут., и устройство Каботажной набережной подобной же конструкции, глубиною в 25 фут, длиною в 54 саж. между пирсом № 3 и существующей Таможенной (Коммерческой) набережной; насыпка за набережными территории и оборудование набережных причальными тумбами, охранными рамами, стремянками и лестничными спусками.

3) Устройство территории для угольно-лесных складов и рыбного буяна с обделкой ее набережными, общей длиной 626 пог. саж., состоящими из массивовой стенки на подводной каменной наброске с оборудованием набережных причальными тумбами, охранными рамами и лестничными спусками.

Общая длина набережных:

Министерской	—	303	пог. саж.
Каботажной	—	54	»
пирсов	115+145+125=	385	»
между пирсами	—	47	»
угольно-лесных	—	626	»

Итого 1.415 пог. саж.
Всего на 22 парохода.

В указанном виде проект был утвержден, и работы сданы по контракту 31 марта 1915 года.

Из остальных намеченных проектов 1910 года, предположенных в первую очередь, была осуществлена постройка Каботажной гавани в Амурском заливе и отдельные работы по частичному улучшению порта. Крупные же работы, как-то: перегружатели, элеватор, рефрижератор, док, электрическая станция и пр., не вышли из стадии предварительных обсуждений.

К началу работ по расширению порт представлял в своих главных чертах следующее:

Набережные:

Владельцами набережных и прилегающей к ним портовой территории были: казна, в лице Управления порта, Китайская Восточная ж. д., Добровольный Флот и гор. Владивосток.

В с е г о   б ы л о   н а б е р е ж н ы х:

а) к а м е н н ы х с глубиной 27 фут от ординара:

у Управления порта на 4 парохода	—	220 пог. саж.
у Кит.-Вост. ж. д. на 2 п/х	—	100 »
у Доброфлота на один пароход	—	46 »
Всего на 7 п/х	—	366 пог. саж.

б) п л а в у ч и х:

У Кит.-Восточн. ж. д. на 6 пароходов	—	400 пог. саж.
у Добровольного Флота на 1 пароход	—	55 »

в) с в а й н ы х:

у Города 2 штуки по 22 саж.	—	44 »
Всего—на 16 судов, общей длиной	—	865 пог. саж.

Пакгаузы и навесы:

У О-ва Кит. Вост. ж. д. для складки зерна и чая	—10.239 кв. саж. на	6.357.500 пуд.
У Доброфлота для разн. товаров	— 1.710 кв. саж. на	342.040 пуд.
казенных	— 1.929 кв. саж. на	385.800 пуд.
городских	— 2.535 кв. саж. на	507.110 пуд.
Итого	16.413 кв. саж. на	7.592.450 пуд.

Открытых площадей:

у Кит. Вост. ж. д.	— 2.015 кв. саж. на	1.309.750 пуд. зерна,
у других владельцев	— 2.405 кв. саж. на	481.000 пуд. разн. груза
Итого	4.420 кв. саж. на	1.790.750 пуд.

Каких либо приспособлений для механической погрузки массовых грузов не было.

Строительство военного времени. Одновременно с планомерным расширением по выработанному проекту, с начала 1915 г. во Владивостоке возникает специальное портостроительство, вызванное требованиями войны с Германией. Первоначально имелись данные о направлении через Владивосток вывозных хлебных гру-

зов из Западной Сибири, соответственно с чем была произведена постройка ряда пакгаузов временного типа и железно-дорожных веток к ним. В дальнейшем задачи менялись соответственно ходу войны, при чем новые сооружения имели единственную цель удовлетворять потребностям развивавшегося необычного для порта грузооборота. Основной же проект, составленный в предположении мирного развития порта, был приспособлен к задачам военного времени. С зимним закрытием Архангельска на долю Владивостока приходилось такое количество грузов, какового он по своим устройствам переработать не мог, и оказалось необходимым принимать различные экстренные меры по развитию, хотя бы временному, портовых устройств. Такое развитие продолжалось с начала 1915 года по конец 1917 г. Специальный грузооборот, проходивший через порт в этом периоде, имел особенности:

1) значительная абсолютная величина, достигшая максимума в 1916 г.,—160.458.029 пуд.;

2) наличие большого количества громоздких и тяжелых грузов;

3) необходимость в продолжительном хранении грузов в порту и превращение последнего в своего рода резервуар, где накапливались грузы, подававшиеся с моря и не вывезенные железной дорогой из-за недостаточной провозоспособности;

4) одностороннее направление грузов;

5) преобладающее значение необходимости выгрузить грузы во что бы то ни стало, из-за мирового недостатка тоннажа;

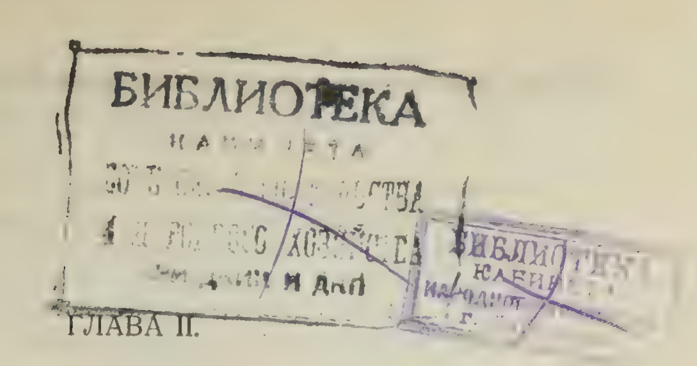
6) второстепенное значение вопросов стоимости портовых операций.

Переходное время. Период 1917—1922 г.г. не отразился на существенных элементах порта. В результате к настоящему моменту—переходу порта в условия нормальной работы по обслуживанию транспорта—имеется много сооружений и оборудования, совершенно не предполагавшегося по проектам расширения. Значительная часть этого обширного имущества весьма ценна, как, например, каменные набережные, глубиной 28 и до 31½ фут., общей длины 330 пог. сажен, и мощные ледоколы с машинами в 4500 и 1250 лошадиных сил, присутствие которых делает порт практически незамерзающим.

Механическое оборудование за период войны не приобреталось, за исключением плавучих кранов в 30—40 тонн грузоподъемности и железнодорожных катучих кранов, числом 15, не имеющих в данное время постоянного применения для портовых погрузочных работ.

В строительстве военного времени главную роль играла необходимость создать причалы для пароходов в минимальное время; прочность принятой конструкции набережных, удобства ее оборудования и условия экономичности погрузочных работ отступали на второй план. В результате порт имеет значительное число причалов временного типа, не удовлетворяющих, кроме того, требованиям экономики в погрузочных работах в нормальных условиях. Планы территорий и расположение путей на них имели целью быструю подачу вагонов к набережным и уборку грузов от борта парохода за пределы порта. Недо-

статок широких территорий у причалов, характерный для Владивостока, бухта которого имеет сильно гористые берега, вызвал постройку многочисленных, необходимых для военных грузов, пакгаузов не только у причалов, но и вообще везде, где можно было найти подходящее место, иногда в значительном отдалении от набережных. В настоящее время железно-дорожные пути излишни и постепенно снимаются, пакгаузы в значительной своей части из-за отдаленности расположения не могут быть экономически использованы и являются бременем, требующим расходов на ремонт или разборку. Насыпные территории, по своему плану и расположению приспособленные исключительно для укладки железнодорожных путей, не имеют удобных площадей у причалов.



ГЛАВА II.

Подходы к порту и маяки. Сведения о наличии маяков и знаков в Управлении безопасности кораблевождения Дальнего Востока. Географическое положение порта. Климат. Температура. Барометрические давления. Осадки. Влажность. Ветры. Туманы. Колебания уровня воды. Замерзание порта. Замерзаемость Амурского залива.

Подходы к порту и маяки. Во Владивостокский порт существует два входа: один со стороны Амурского и второй со стороны Уссурийского залива. Входом со стороны Амурского залива пользуются только суда местного каботажа; суда же заграничного, а также малого и большого каботажа, входят и выходят из Владивостока со стороны Уссурийского залива, который и является главным подходом к порту.

Зимою Амурский залив замерзает на значительном протяжении; Уссурийский же залив, отчасти в силу природных условий, отчасти благодаря ледоколам, держится круглый год открытым для прохода судов.

Залив Петра Великого (от реки Тюмень до мыса Поворотного), отдельными частями коего являются Уссурийский и Амурский заливы, обставлен целой сетью маяков для ориентировки судов, держащих курс во Владивосток или же из Владивостока.

Все маяки можно разбить на три группы.

1-я группа—залив Петра Великого, самая главная часть русского Восточного Океана. Мореплаватели, подходя к Владивостоку с разных сторон Японского моря, определяются по Поворотному, Гамовскому, или Аскольдовскому, который находится на острове того же названия и стоит посредине двух вышеназванных маяков. Определив по этим маякам свое местоположение, капитаны прокладывают путь на Скрыплевский маяк, который находится на скале в начале Босфора, в 7 милях от Владивостока. Здесь их могут встречать лоцмана, если судно их потребовало заранее.

Кроме этих маяков, есть маяки для местного плавания,—это Токаревский маяк для выхода из Босфора в Амурский залив, маяк Брюса, показывающий вход в залив Славянку, и маяк Речной, показывающий устье р. Суйфуна (сейчас не действует), и самый последний и ближайший к Корее—Назимовский маяк указывает вход в б. Посьет.

2-я группа—вне залива Петра Великого, по направлению на север, находятся маяки Низменный, Белкинский, Николаевский и Клостер-Кампский в заливе Де-Кастри. Кроме этих, в Татарском проливе на острове Сахалине—маяк Жонкьерский (сейчас в ведении японцев).

3-я группа—это последний на востоке Петропавловский маяк, единственный на всю Камчатку.

Все маяки во время тумана издают рев сиреной через установленные в лоции промежутки, и, кроме того, малейшее изменение в огне окраски маяка и пр. извещается всем мореплавателям всего света через гидрографические учреждения.

Надзор и снабжение находятся в Военно-Морском Ведомстве—в Управлении безопасности кораблевождения Дальнего Востока (Убеко).

В общем, все подходы к Владивостоку в достаточной степени освещены маяками, и вход во Владивостокский порт должен быть признан обставленным в достаточной степени. Несколько раз поднимали вопрос об устройстве новых маяков по побережью с целью облегчения условий плавания в ближайшем каботаже, и несомненно, что с его развитием вопрос этот вновь станет на очередь.

Вход во Владивостокский порт днем в ясную погоду является вполне безопасным и простым, кроме случаев тумана, столь частых здесь в первую половину лета. В тумане приходится ориентироваться исключительно по сирене Скрыплевского маяка, а так как сирены сами по себе довольно ненадежный способ для распознания направления в дальности, а Скрыплевская сирена стоит против отражающего звук мыса Басаринга на материке, то вход в Босфор в туман по Скрыплевской сирене представляется не совсем легким, и многие капитаны, подходя к Босфору, предпочитают переждать туман на якоре.

Благодаря сравнительно узкому проходу в Босфор около о-ва Скрыплева и частым летним туманам, бывали случаи, что суда теряли правильный курс и сидели на камнях около о-ва Скрыплева при входе со стороны моря.

Сведение о наличии маяков и знаков в Убекодальвостока.

НАЗВАНИЕ	Местоположение		ПРИМЕЧАНИЕ
	Широта	Долгота	
Маяки:			
1. Гамовский	42°33′	131°13′	
2. Брюс-Славянский	42°53′	131°28′	
3. Речной	43°17′	131°50′	Освещение прекращено
4. Токаревский	43°04′	131°51′	
5. Скрыплевский	43°02′	131°57′	
6. Аскольдский	42°44′	131°21′	
7. Поворотный	41°41′	133°03′	
8. Низменный	43°31′	135°09′	
9. Белкинский	45°49′	137°41′	
10. Николаевский	48°58′	140°25′	
11. Клостер-Кампский	51°26′	140°53′	
12. Жонкьерский	50°53′	142°08′	В сфере влияния японцев
13. Петропавловский	52°53′	158°42′	
Огни:			
1. Назимовский	42°38′	130°48′	
2. Голдобинский	43°05′	131°53′	Освещение прекращено ввиду постановки светящегося бакана
3. Владивостокские: а) входные, б) адмиральские	43°07′	131°54′	
4. Поспеловские	43°44′	131°54′	
5. Скрыплевский	43°02′	131°57′	
6. Чихачевский	43°41′	135°17′	
7 Ольгинские: а) входн. в зал. Ольга, б) входн. в Тих. прист.	43°44′	135°14′	
8. Милютинские	49°02′	140°20′	
9. Петропавловские	53°00′	158°38′	

НАЗВАНИЕ	Местоположение		ПРИМЕЧАНИЕ
	Широта	Долгота	
Створные знаки:			
1. Скрыплевский	43°02′	131°57′	Зал. Петра Великого
2. На Сигнальном	53°01′	158°39′	Берингово море
3. Петропавловские (девиац.)	[illegible]°59′	158°38′	
4. В Раковой Губе	[illegible]	158°40′	Берингово море
Знаки:			
1. Мачта для показания полдня . . .	43°07′	131°54′	Зал. Петра Великого
2. Морской телеграф			
3. Башня Чихачева	43°41′	135°18′	Зал. бер. Японского моря
4. » Меньшукова	[illegible]°03′	140°19′	

Географическое положение порта.

Полуостров Муравьев-Амурский омывается с запада водами Амурского залива, а с востока—Уссурийского и тянется полосой в 30 верст длины с северо-запада на юго-восток.

В южную часть полуострова врезается бухта «Золотой Рог». Владивостокский порт занимает юго-западную часть бухты с прилегающей береговой полосой. Расположенный под 43°6′51″ N широты и 101° 33′41″, 5° О долготы от Пулкова (астрономический пункт в б. Адмиральском саду), Владивостокский порт находится в расстоянии 12.687 морских миль от Ленинграда морем, от Лондона морем 11,227 морских миль, от Ленинграда по железной дороге 8.673 кил., от Москвы—8.562 килом. Бухта «Золотой Рог», посредством пролива Босфора Восточного соединяющаяся с Амурским и Уссурийским заливами, имеет форму рога, обращенного выпуклостью к NW, и при средней ширине 800 метр. *) имеет длину, считая от параллели мыса Голдобина до Гнилого угла, около 6⅓ кил., представляя, таким образом, водную площадь немного менее 5-ти кв. километр.

Восточную часть бухты занимает Военный порт, на долю же Торгового порта приходится около 2.72 кв. килом. Границей водной площади между Военным и Торговым портом служит линия, соединяющая участки земель Морского Ведомства, расположенные на обоих берегах бухты.

Глубина бухты «Золотой Рог» от 20—28 метров (при входе, на параллели мыса Голдобина), постепенно уменьшается к N, имея в месте изгиба бухты к О против пристаней Добровольного Флота около 20 метр. и в самом конце (Гнилой Угол)—10 метр.; грунт дна—всюду ил, залегающий на слое желтой глины, прикрывающем скалу (большей частью глинистый сланец, или туфы).

Берега бухты возвышены. Южный берег холмистый с обрывистым прибрежием, северный и западный берега гористые. Прибрежье увеличено большими подсыпками. Восточную часть бухты составляет ровная низменность (так называемый Гнилой Угол). К югу от мыса Эгершельд находится (в расстоянии 160 метр.) каменистый р и ф, состоящий из отложения гальки и песку на слое глины.

*) Расстояния: между м. Эгершельд и м. Клета—800 м., между м. Эгершельд и м. Чуркин—800 м., между м. Меньшуков и б. Адмиральской пристанью—676 м.

В состав водной площади Торгпорта, помимо рейда в б. «Золотой Рог» 7 кв. кил., входят подходные фарватеры, общей площадью 33,82 кв. километра, и прибрежная полоса воды по Амурскому заливу шириной 1065 метр. до реки Лянчихе, площадью 30,4 кв. километров.

Общая площадь воды, занятая портом, равна 71,22 кв. километрам. Длина берега, занятого портом, равна 79 километрам, из них 29 километров в Амурском заливе, 50 километров в Босфоре, из коих 10 километров в пределах рейда.

Подходные фарватеры, протяжением 9,25 километров, глубиной в 18 мор. саж. (32,8 метров) доступны для судов любой осадки.

Входов в порт два:

Босфор восточный—шириной (1,5 миль)—2360 метров, и Босфор западный—шириной (0.5 миль)—780 метров. Морских наносов, остающихся в пределах порта, нет.

Климат.

Характерной чертой климата Южно-Уссурийского края является его относительная суровость в сравнении с климатом местностей Европы, лежащих на тех же параллелях. Суровость зимнего времени увеличивается господствующими зимою холодными континентальными северными ветрами. Влияние же Японского моря сказывается, главным образом, в понижении температуры лета, что вызывается отчасти холодным северным течением, идущим с севера на юг вдоль западного берега Японского моря.

Температура.

Средняя годовая температура г. Владивостока, по наблюдениям с 1873 по 1921 г. г. включительно, +4,8° Ц. *); она находится на одной параллели с Владикавказом, южнее Севастополя и лишь севернее Тифлиса (на ½°), Константинополя (2°), Рима (1°). Но все эти местности имеют среднюю годовую температуру от +10° до +15° Ц. Даже южная оконечность Камчатки, лежащая на 8° севернее, по температуре почти равна Владивостоку; это наглядно показывает, насколько климат Владивостока не соответствует широте. Январь—самый холодный месяц во Владивостоке. В феврале месяце температура начинает подниматься. Оттаивание почвы наступает между 3 и 11 апреля **).

Самые жаркие месяцы—июль—август. Средняя температура за эти месяцы около +20° Ц. Осень считается лучшим временем года, но в конце октября уже появляются первые заморозки. Первый снег бывает в начале ноября. Зимою снега выпадает немного, и почва промерзает до глубины 2½ аршина. Зимой же господствуют сильные северные ветры, которые приносят с собой нередко пургу, т. е. бурю со снегом и значительным морозом.

---

*) За годы 1873—1921 по годовым летописям станции Морск. Ведомства.

**) Пояснительная записка к проекту набережной в г. Владивостоке инж. Сахарова 1896 года.



Кладка массивов на городской набережной в 1924 г.

ТАБЛИЦА I.

Температура воздуха в градусах Цельсия (средняя по наблюдениям за годы 1873—1921 включительно).

Месяцы.	Температура.	ПРИМЕЧАНИЕ.
Январь . .	13,55°	1) Средние месячные и годовые претерпевают большие изменения: за 43 полных годовых наблюдения средн. годовая равна 4,8°, наибольшая годовая была 6° и наименьшая 3°, разность 2,8°. В этих пределах колеблется средняя годовая. 2) Колебания средних месячных происходят в более широких пределах. Наибольшая амплитуда колебаний средних месячных в январе, декабре, феврале, марте. Наименьшим постоянством отличаются май, август и сентябрь.
Февраль. .	10,04°	
Март . . .	2,80°	
Апрель . .	4,65°	
Май . .	9,87°	
Июнь . . .	14,24°	
Июль . . .	18,78°	
Август . .	21,02°	
Сентябрь. .	16,64°	
Октябрь . .	9,43°	
Ноябрь . .	0,67°	
Декабрь . .	9,74°	
Средняя годовая . .	+ 4,8°	

Барометрические давления.

В таблице II помещены месячные данные с барометрическим давлением за годы 1873—1921. Из рассмотрения таблицы выясняется, что в зимние месяцы—ноябрь, декабрь, январь и февраль—бывает высшее стояние барометра, наоборот, в летние месяцы—май, июнь, июль и август—наблюдаются низкие стояния барометра.

Самое низкое среднее стояние барометра приходится на июль месяц—754.2, самое высокое—на январь—765.6 (среднее за годы 1873—1921).

ТАБЛИЦА II.

Средние барометрические давления в миллиметрах за годы 1873—1921 включительно.

Число лет наблюден.	Месяцы.	Давления в миллиметрах.	ПРИМЕЧАНИЕ.
44	Январь	765,5	Среднее месячное давление нарушается вихрями разного происхождения, и абсолютное колебание барометра во все месяцы может быть очень велико.
44	Февраль	766,4	
44	Март	765,6	
45	Апрель	760,9	
45	Май	757,8	
45	Июнь	756,3	
45	Июль	756,2	
45	Август	757,2	
44	Сентябрь	760,8	
43	Октябрь	763,7	
43	Ноябрь.	765,6	
44	Декабрь	766,2	
	Средн. годовая	761,9	

Осадки. Наибольшее количество осадков, как видно из таблицы III, падает на месяцы май, июнь, июль, август и сентябрь, т. е. летнее время, благодаря обильным дождям и сильным морским туманам.

ТАБЛИЦА III.

Среднее абсолютное количество осадков в миллиметрах за годы с 1873 до 1821.

МЕСЯЦЫ.	Количество осадков в миллиметрах.		Примечание.
	1889—1921 г.	1873—1921 г.	
Январь	8,5 м/м.	6,8 м/м.	Главный и второстепенный максимум приходится на сентябрь и август, главный и второстепенный минимум—на январь и февраль месяцы. Месячное количество осадков претерпевает огромные колебания и, например, в августе месяце может выпасть или 73% среднего годового количества или 2½% среднего годового количества.
Февраль	10,3 »	8,5 »	
Март	18,2 »	16,2 »	
Апрель	30,8 »	31,1 »	
Май	54,8 »	50,1 »	
Июнь	81,7 »	70,2 »	
Июль	85,2 »	76,5 »	
Август	120,0 »	110,0 »	
Сентябрь	131,5 »	112,2 »	
Октябрь	49,3 »	45,3 »	
Ноябрь	30,0 »	29,1 »	
Декабрь	15,5 »	12,9 »	
За год	638,8 м/м.	569,8 м/м.	

Главное количество осадков приходится на лето, когда выпадает 45% годового количества.

Влажность. Данные относительно влажности за годы 1900 - 1903 сведения в таблице IV показывают на избыток атмосферной влаги летом и недостаток ее зимою.

ТАБЛИЦА IV.

Относительная влажность в процентах.

МЕСЯЦЫ.	Наибольш.	Средн.	Наименьш.	Примечание.
Январь	79%	68%	57%	
Февраль	83	69	58	
Март	81	69	56	
Апрель	80	72	62	Наибольшая влажность.
Май	90	77	68	
Июнь	91	86	80	Максимум относительной влажности приходится на июль и минимум—на ноябрь.
Июль	92	88	83	
Август	91	85	77	
Сентябрь	88	78	71	
Октябрь	78	68	60	
Ноябрь	82	65	55	
Декабрь	82	67	58	
Средняя годовая	78%	74%	69%	

Избыток влаги замечается в мае, июне, июле, августе и сентябре, при чем в июле влажность достигает максимума.

Избыток влаги отмечается не только инструментами, но и замечается непосредственно; так, в июне и июле гигроскопические предметы настолько насыщаются влагою, что быстро покрываются плесенью, разлагаются и гниют. Табак и соль делаются мокрыми. Бобы (главный предмет вывоза) напитываются влагою, делаются мягкими, начинают гнить. Наоборот, зимою деревянные предметы ссыхаются и трескаются.

Ветры. Годовое распределение ветров в процентах следующее:

Тихо	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW
21,3	21,5	7,9	5,1	18,7	8,1	3,8	3,7	9,9

Преобладающее значение принадлежит северным и юго-восточным ветрам, но если рассматривать их по сезонам года, то смена одних ветров другими вырисовывается более рельефно; зимою преобладают ветры северных румбов, летом—юго-восточных и отчасти южных.

Распределение ветра по сезонам:

	тихо	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW
Зима	23,2	39,2	12,9	1,7	3,3	1,4	1,0	2,2	15,2
Весна	21,8	15,6	6,1	6,7	22,6	9,0	4,9	4,4	8,9
Лето	20,2	7,3	3,1	7,3	34,9	15,5	5,3	3,2	3,2
Осень	20,2	23,8	9,4	4,7	14,0	6,5	4,0	5,0	12,3

Суммы ветров по направлению и скоростям в процентах.

	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW
Зима	50,2	29,4	1,1	5,4	1,0	0,6	2,6	9,7
Весна	19,2	11,4	11,5	36,4	7,1	4,8	3,9	5,7
Лето	7,9	4,0	12,1	50,5	16,1	4,8	2,7	1,8
Осень	30,2	15,8	4,7	20,4	6,5	5,2	6,7	10,5

Эту табличку словами можно выразить так: зимою над Владивостоком господствуют преимущественно северные и отчасти северо-восточные ветры, проносящие над ним в общем до 79,6% массы воздуха; весною господство переходит к юго-восточным ветрам, летом преимущественно к ним и отчасти к южным, осенью господствуют вообще северные с соседними румбами и отчасти юго-восточные.

Северные ветры. Для Владивостока представляют особенный интерес северные ветры и их распределение по месяцам. За время 1910—1921 г.г. произведен подсчет числа ветров со среднею скоростью в 1 секунду не менее 6—8 метров, 9—10, 11—13, 14—17, 18—20, 21—24 и 25—28 (на станции Морского Ведомства больше 28 метров в секунду не было отмечено ни одного ветра).

По скале Бофорта эти градации приблизительно соответствуют следующим баллам:

6— 8	4 балла	—умеренный ветер,
9—10	5 »	—свежий ветер,
11—13	6 »	—сильный ветер,
14—17	7 »	—крепкий ветер,
18—20	8 »	—очень крепкий ветер,
21—24	9 »	—шторм,
25—28	10 »	—сильный шторм.

По отношению к общему числу ветров, отмеченных в часы наблюдений указанных скоростей было следующее число ветров:

не	менее	6— 8	метр.	в	секунду	было	13,0%
»	»	9—10	»	»	»	»	6,4
»	»	11—13	»	»	»	»	2,7
»	»	14—17	»	»	»	»	2,1
»	»	18—20	»	»	»	»	0,5
»	»	21—24	»	»	»	»	0,1
»	»	25—28	»	»	»	»	0,01

ПОВТОРЯЕМОСТЬ ВЕТРОВ В %% И ИХ СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ В СЕКУНДУ В 1910—1921 ГГ.

МЕСЯЦ.	Тихо.	N		NE		E		SE		S		SW		W		NW	
		%	Скор.	%	Скор.	%	Скор.	%	Скор.	%	Скор.	%	Скор.	%	Скор.	%	Скор.
Январь	26,5	35,7	6,9	23.2	6,1	1.7	2,3	2.5	4.2	0,5	2,0	0,9	1.1	0.8	5,0	8,2	5,3
Февраль	30,1	30,8	6,1	17,1	5.6	1,8	4.1	5.8	4,4	2,1	3.7	0,9	2.3	2,6	3,0	8,7	4,1
Март	23,7	22,0	5.7	15.5	5.3	5,8	4.1	12.9	4.9	2.9	3.6	3.7	3,1	4,4	4,0	9,1	3.5
Апрель	26.1	10.1	5.1	6.4	4.1	9,3	5.3	27.0	5.7	5.6	5.0	5.3	3,8	4,4	3.1	5,8	2,3
Май	20.8	8.7	4,3	4,7	3.9	10.2	5.5	32,9	5.7	8,7	4.6	6.8	3.3	3,2	3,0	4.0	3,7
Июнь	19,0	5,2	4.8	3,1	3,6	11.2	5,18	7,4	5,5	14.2	4.3	5.9	2,8	2,8	2,6	1.2	3,0
Июль	20.8	4.7	3.2	2.3	3.8	9,2	4.7	37,3	4.7	13.5	4.2	6,8	3,1	3,4	3,4	2,0	2.9
Август	19.3	11.8	3.8	5,4	4.1	6.9	4.1	31,3	5,0	12,7	4,1	5.9	2,4	3,5	2,7	3,2	3,1
Сентябрь	23,3	19.3	4.7	9.0	4,2	4.0	6,7	17,8	6.1	8.1	4.3	6.8	4,4	5,1	4.5	6,6	3,3
Октябрь	19.4	22,7	5.2	11.7	5,2	4.2	3.4	17,0	5.1	6,3	5,1	4.6	4,7	5,2	4,7	8.9	4.6
Ноябрь	19,0	26,2	5,5	18,0	4,8	3,8	3,6	9.0	4,9	2.5	3.4	2.9	3,0	6.5	4.8	12,1	5,1
Декабрь	19,9	32.1	6.3	23,5	5,2	2.9	1,3	4,4	5,1	1,3	3,2	1.7	2.3	5.0	4,2	6,2	4,8
Год	22,3	19,1	5.1	11.7	4.7	5.9	4.2	19.6	5.1	6,5	4,0	4.4	3,0	3.0	3,8	5,6	3.9

Как видно из помещаемых таблиц, в годовом итоге перевес остается за северными континентальными ветрами. Это годовое соотношение подходит к осеннему и в общем показывает, что во Владивостоке годовая равнодействующая ветра направляется с севера на юг.

Зимние холодные северные ветры, таким образом, способствуют понижению температуры в зимние месяцы.

Влияние же преобладающих летом юго-восточных ветров, главным образом, выражается тем, что ими приносятся дожди, туманы и сырость.

Тайфуны—сильные бури циклонического характера—обыкновенно зарождаются в Тихом океане, в расстоянии от 2 до 3 тысяч миль к востоку от Филиппинских островов. В начале лета пути центров тайфунов имеют направление к западу по параллели с небольшим изгибом траектории своего пути и теряются в центре Китая. Чем ближе к осени, тем круче становится изгиб траектории центров тайфунов. Поднимаясь к северу, обыкновенно тайфуны направляются через Японию, иногда проходят через Южно-Японское море и захватывают Владивосток. По мере получения телеграмм метеорологических обсерваторий Манилы и Шанхая о штормах и движении тайфунов, на особой мачте Управления Порта поднимаются об этом предупредительные сигналы.

Туманы.

Общий источник происхождения у Владивостока летних туманов—море; обыкновенно туманы совершенно вcase внезапно надвигаются в ясные теплые, но не удушливые дни; с приближением их сразу чувствуется резкий холод. Туманы эти, хотя холодные, но зато суше, чем туманы пасмурных дней. Эти последние туманы сопровождаются тоже юго-восточными ветрами; после душных дней устанавливаются на продолжительное время, достигая 100% влажности, т. е. до полного насыщения, и нередко сгущаются в мелкий дождь или изморозь на несколько дней сряду.

В среднем считают в году 80 дней туманов, из них на лето (июнь, июль, август) приходится 47 дней туманных.

Туманы начинаются обыкновенно в апреле, появляясь чаще всего в мае, июне, июле, при чем июнь месяц является наиболее богатым туманом; он средним числом имеет 15 дней густого тумана. Кончаются туманы в августе.

Колебание уровня воды.

Колебания уровня воды моря даны по футштоку, установленному у Штабной пристани в бухте «Золотой Рог», нуль которого ежегодными нивелировками связывается с маркою, установленной на южном фасаде каменного здания Общества Спорта. Чугунная марка имеет метку «М. М. 1916. № 1».

Правильные регулярные наблюдения ведутся с 1912 года, и нижеприводимые данные есть результат девятилетних наблюдений (1912—1920 г.г.).

Средний уровень моря на 3 фута 2,67 дюйма ниже центра марки.

Наблюдения по футштоку сведены в ниже приводимой табличке:

Месяц.	Среднее месячн.	Наибольш. среднее месячное.	Наименьш. среднее месячное.	Абсолютн. максимум.	Абсолютн. минимум.
Январь . . .	3'10" 3	4' 0"6	3'8 "3	4'11"	2' 8"
Февраль	3'10"10	4' 0"0	3'7 "3	5' 4"	2' 4"
Март	3'10" 6	4' 0"1	3'7 "9	5'11"	2' 0"
Апрель	4' 2" 7	4' 4"8	4'0 "4	5' 8"	2' 0"
Май	4' 6" 7	4' 8"8	4'5 "7	6' 2"	2' 1"
Июнь	4'10" 1	4' 0"3	4'8 "2	6' 3"	3' 4"
Июль	4'10" 8	5' 0"6	4'8 "5	6' 9"	3' 2"
Август	4'11" 1	5' 2"4	4'9 "3	6' 8"	3' 0"
Сентябрь	4' 8" 1	4'11"0	4'5 "0	6'11"	3' 0"
Октябрь	4' 3" 4	4' 7"5	4'0 "2	6' 3"	2'11"
Ноябрь	4' 0" 3	4' 2"2	3'10"7	5' 5"	2' 9"
Декабрь	3'11" 0	4' 1"6	3'8 "0	5' 8"	2' 8"
Год	4' 4" 0	5' 2"4	3'7 "3	6'11"	2' 0"

Наименьшее среднее месячное в январе—3 фута 10,3 дюйма и наибольшее в августе—4 фута 11,1 дюйма. Абсолютная годовая амплитуда колебания уровня моря равна 4 футам 11 дюймам.

Явления прилива и отлива, замечаемые во Владивостоке, указывают на то, что наибольшее колебание уровня замечается при совместном действии ветров и приливов или отливов.

Суточное колебание воды зависит от приливов, отливов, направления ветра и не замечалось более 2½ фут.

Замерзание моря. На основании метеорологических записей с 1860 г. по 1892 год, можно вывести, что в среднем сплошной ледяной покров сковывает внутреннюю часть бухты 4 декабря (с. с.) и в половине декабря распространяется на весь рейд до мыса Эгершельд, к 19 декабря подходит к Русскому острову на пространстве между мысами Поспелова и Токаревского, покрывая всю западную часть пролива Босфор Восточный, а около 1-го января достигает острова Скрыплева.

Вскрытие происходит в обратном порядке, со стороны моря, при чем в начале марта освобождается восточная половина пролива, между островом Скрыплев и мысом Поспелова, распространяясь вглубь бухты; в начале апреля, благодаря совместному действию весеннего солнца, туманов и дождей, приносимых О ветрами, и северных ветров, лед в бухтах тает и, наконец, исчезает совсем.

Таким образом, до 1895 года принималось, что бухта «Золотой Рог» на пространстве от вершины до мыса Эгершельд в среднем находится подо льдом с половины декабря до начала апреля,—около 110 дней.

Когда начали работать во Владивостокском порте ледоколы, то не только явилась возможность поддерживать всю зиму навигацию, но, что особенно важно, ясно уменьшилось время покрытия бухты льдом, как видно из помещаемой таблицы.

Вскрытие и замерзание бухты «Золотой Рог».

Приводимые сведения есть результат наблюдений за 1910—1920 г.г.

Вскрытие:

	Лед тронулся.	Бухта окончательно очистилась ото льда.
Средний срок	14 марта	28 марта.
Самый ранний срок (год)	7 марта 1912 г.	15 марта 1918 г.
Самый поздний срок (год)	23 марта 1917 г.	8 апреля 1915 г.

Замерзание:

	Первое появление сала.	Окончательный ледостав.
Средний срок	9 декабря	20 декабря
Самый ранний срок (год)	27 ноября 1912 г.	10 декабря 1912 г.
Самый поздний срок (год)	19 декабря 1916 г.	31 декабря 1911 г.

В среднем ледостав на б. Золотой Рог продолжается с 20 декабря по 28 марта, а всего 98 дней; вообще же колебания могут быть от 31 декабря по 15 марта—75 дней, и от 10 декабря по 8 апреля—119 дней.

Расстояние от входа в порт до открытого зимой моря:

среднее . . . . 27 миль,
максимум . . . . 50 миль,
минимум . . . . 4 мили.

Таким образом, работа ледоколов способствует тому, что бухта на месяц раньше очищается ото льда, чем прежде. Вызывается это тем, что при правильной и постоянной работе ледоколов они должны ломать лед все время, чтобы частыми зимой северными ветрами его уносило в море. Более редкие зимой О ветры, правда, снова нагоняют лед в бухту, но так как эти ветры непродолжительны зимой, то ледокол может без труда проводить сквозь этот наносный лед суда. С первым же ветром этот лед при работе ледоколов уносится в море и бухта «Золотой Рог», а также О часть пролива Босфор Восточный очищается ото льда.

Для такой очистки рейда необходима ежедневная непрерывная 10—12 часовая работа ледоколов; если же по какой-либо причине (как это имело случай несколько раз зимою 1909—1910 и 1910—1911 года) ледоколы пропускают несколько дней, во время которых дуют северные ветры, то смерзшийся ломанный лед не выносился из бухты, а при наступивших затем S и О ветрах даже усиленная работа ледоколов не могла очистить бухты ото льда, и ледокол с трудом мог только поддерживать узкий канал в сплошном льду, заполнявшем бухту и препятствовавшем движению судов. Так как обычная толщина льда бывает от 2 до 1½ футов, а ломанный и смерзшийся лед достигает до 3 фут, то в таком льду самостоятельно не могут выходить, входить и швартоваться даже большие океанские суда без помощи ледокола.



Ремонт ледоколов „Добрыня Никитич“ и „Кгзак Поярков“ в доке (в 1924 г.).

Работа ледоколов в среднем продолжается с 15 декабря по 15-е марта и поддерживает Владивостокский порт целый год открытым для мореходной торговли.

Замерзаемость Амурского залива.

В зимнее время толстый лед до 3 футов покрывает Амурский залив от Первой Речки в середине залива на 6 миль и к югу до параллели бухты Новик; далее, под берегом Русского острова до острова Попова полосою около 3 миль шириною идет лед в 30—32 дюйма толщиной. Под Мангугайским берегом от устья речки Перевозной до полуострова Песчаного на расстоянии 2—3 миль от берега толщина льда бывает 25—27 дюймов.

Середина залива в промежутке между указанными границами покрыта льдом в 20 дюймов, и северный край этого клина подходит на 2 мили к полуострову Песчаному.

Замерзание Амурского залива начинается обыкновенно в начале ноября (берег около Первой и Второй Речек), при чем западное побережье замерзает раньше восточного, а вскрытие бывает только во второй половине марта.

ГЛАВА III.

Территория порта. Сводка ограничительных и дополнительных условий. Схема расположения главнейших частей порта. Теоретическая пропускная способность и действительность.

Территория порта. Граница Владивостокского Торгового порта, начиная у оконечности Кошки Токаревского, идет вдоль восточного берега полуострова Шкота в 10 саж. от уреза воды до южного угла портового участка, значащегося под № 3, где направляется по прямой линии к северо-западу на длину 15 саж. от берега и, повернув затем к северо-востоку, идет, совпадая с верхом откоса, до юго-западной границы портового участка, значащегося под № 0, и, повернув на северо-запад, идет, совпадая с границей участка № 0, до участка Уссурийской ж. д.

Следуя далее по восточной границе участка Уссурийской железной дороги и достигнув северного угла этого участка, граница порта идет на протяжении (24,2+41+44)=109,2 саж. вдоль так называемой Военной дороги по каменным межевым знакам и, перейдя на нагорную сторону Военной дороги, следует вдоль нее по длине 85,5 саж. и вдоль Верхней Портовой дороги по длине (160,7+71+28)=259,7 саж. по каменным межевым знакам, а затем, пройдя по тому же направлению 25 саж., поворачивает под углом 90° к прежнему направлению и достигает северной бровки Верхней Портовой дороги, вдоль которой следует на протяжении 115 саж.; затем, пересекая под углом 90° направление Верхней Портовой дороги, доходит до северо-западной границы отчуждения Уссурийской железной дороги, по которому следует по направлению Эгершельда на протяжении 150 саж., затем поворачивает на 90° и пересекает жел.-дор. пути и выходит на северную бровку Нижней Портовой дороги, вдоль которой следует до западного угла каменного здания Товарной конторы.

Начиная от западного угла Товарной конторы Уссурийской ж. д., граница порта идет вдоль границы отчуждения дороги до ближайшего угла участка полосы отчуждения, затем по прямой линии на западный угол городских завозных складов, далее, совпадая с морским фронтом этих складов, до восточного угла их, т. е. до Ленинского проезда, пересекая Ленинский проезд, на угол Городского участка (квартал 62) по морскому фронту этого участка и совпадая с линией заборов, до восточного угла этого участка. Затем линия проходит по забору участка и выходит на морскую бровку прилежащей к зданию Управления порта улицы и далее следует по этой бровке до участка, занятого Управлением Дальрыбоохоты, идет по морскому фронту этого участка и морской бровке канавы Железнодорожной улицы до съезда на последнюю с Ленинской улицы и западного угла сада Невельского, до подошвы откоса, по которой следует дальше до участка, занятого Мастерской и кладовой Управления порта, охватывает его с на-

горной стороны и подходит к границам Морского Ведомства. По этой линии подходит к бухте и пересекает ее по демаркационной линии вод Торгового и Военного порта.

На южном берегу бухты «Золотой Рог» граница порта идет по линии запроектированного главного пути Окружной ветви Уссурийской ж. д. до мыса Меньшукова и пересечения с продолжением линии, отграничивающей от городских земель портовый участок, отведенный Управлению порта из земель гор. Владивостока в 1914 году. По этой линии граница порта идет до встречи с границей земель Военного Ведомства, по которой граница порта направляется к берегу и, пройдя 15 саж., сворачивает на запад и следует на протяжении 120 сажен до межевого знака, от которого поворачивает к юго-западу под углом 38° к прежнему направлению. Пройдя по этому направлению 145 саж., граница порта огибает участок, занятый Артскладом, таким образом, чтобы кирпичные артиллерийские склады оставались бы вне границ порта, и подходит к восточной границе портового участка № 2, идет вдоль южной границы этого участка до конца его и затем направляется по прямой линии длиной 80 саж., приближаясь в конце ее к берегу до расстояния в 10 саж. от естественного уреза воды, где меняет направление на оконечность мыса Клета, у которого доходит до уреза воды бухты. От мыса Клета граница порта идет по урезу воды до оконечности мыса Голдобина, откуда по прямой линии переходит на мыс Абросимова.

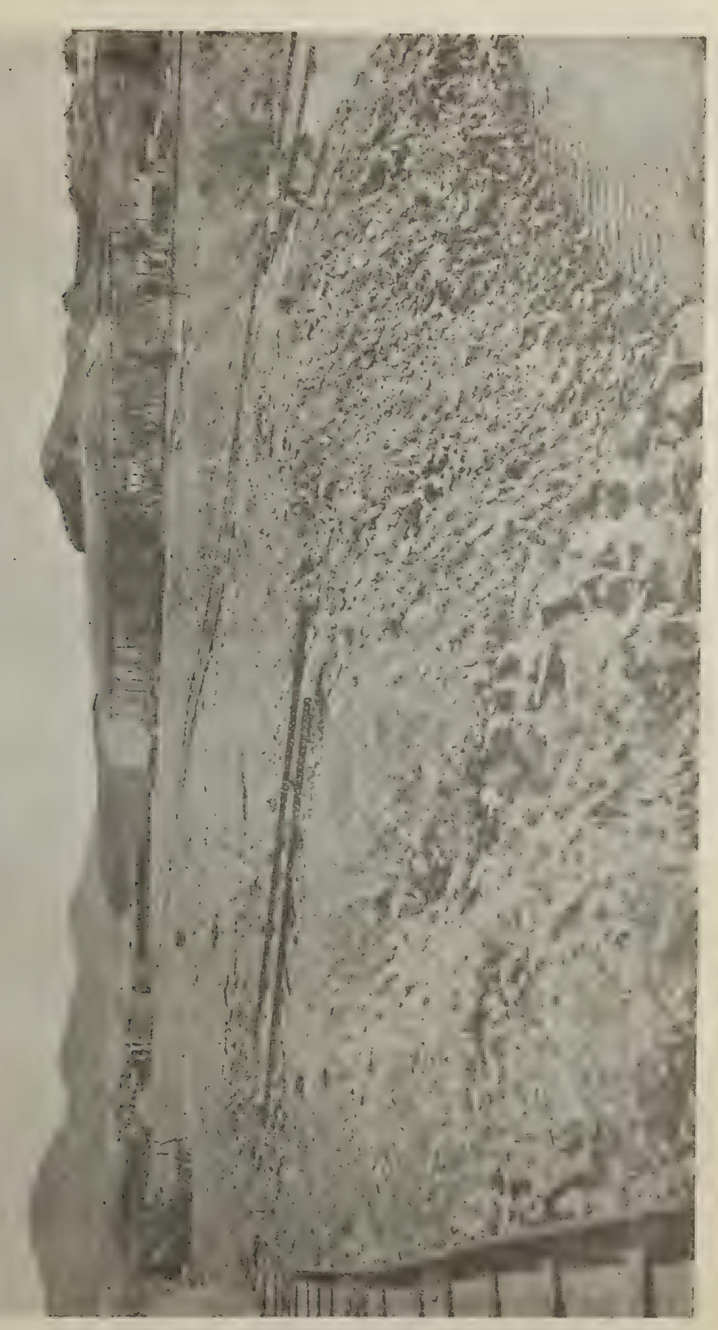
Отсюда граница идет по урезу воды на юго-восток к мысу Романова. От этого последнего граница порта идет на расстоянии 10 саж. от уреза воды до участка № 11 бывшего Морского Ведомства, затем поворачивает перпендикулярно к берегу и выходит на морскую бровку запроектированной 30-ти саженной (Круговой) улицы. По этой морской бровке граница порта проходит в восточную часть бухты Улисс, где подходит к берегу и на расстоянии 10 саж. от уреза воды в сторону суши следует вдоль уреза воды до мыса Артура. От мыса Артура до мыса Иродова граница порта идет по урезу воды. От мыса Иродова граница порта идет в расстоянии 10-ти сажен от уреза воды в сторону суши до оконечности мыса Басаргина. От мыса Басаргина граница Торгового порта переходит по прямой линии через пролив Босфор восточный на мыс Житкова, от которого идет по берегу бухты Парис, в расстоянии 10-ти саж. от уреза воды, включая весь участок, занятый под карантин, до мыса Балка; от последнего граница идет по урезу воды пролива Босфор восточный на запад до мыса Безымянного, откуда, пересекая по прямой линии пролив, идет к оконечности Кошки Токаревского, сливаясь с началом границ Торгового порта.

Кроме того, в границы Торгового порта входит водное пространство шириною 500 саж. от уреза воды от оконечности Кошки Токаревского до устья реки Лянчихе, при чем на Первой Речке в границы порта включается участок у гавани с пакгаузом порта и каменоломней.

Сводка ограничительных и дополнительных условий.

Ограничительные и дополнительные условия заключаются в следующем:

1) По отношению к участкам Доброфлота в пределах границ Торгового порта остаются в силе соглашения Управления Торгпорта и Доброфлота от 13 и 15 февраля 1923 года.



Образование территории для лесных складов (на мысе Чуркин) в 1924 г.

2) Участки Эгершельда (Уссурийской ж. д.), входящие в пределы порта, находятся в полном хозяйственном и техническом ведении Уссурийской ж. д., подчиняясь Управлению порта в порядке административного надзора.

3) Управление порта оставляет проезд свободного пользования на портовой территории у Городских завозных складов и далее, шириной от пограничной линии до бровки ж. д. путей.

4) Местхоз имеет право, до приступа портом к капитальным работам на участке от Комсомольской пристани до Военного порта, бесплатного пользования этой территорией для своих хозяйственных нужд.

5) Пакгауз бывший Чурина, находящийся на портовой территории у Товарной конторы, и мелкие постройки в этом районе на бывших до утверждения границ порта землях Комхоза—остаются в распоряжении этого последнего до предъявления Торгпортом требования о сносе этих строений.

6) Пакгаузы №№ 330 и 342 передаются Комхозом в ведение Торгпорта.

7) Земельный участок № 0 на Эгершельде между полосой отчуждения и западной границей порта, в отношении эксплоатации и надзора за строительством, находится в ведении Местхоза, не допускающего возведения на нем капитальных построек, и по требованию порта, должен быть безвозмездно освобожден от построек и передан Управлению Торгпорта.

8) Участок б. Переселенческого Управления, от здания б. воинского начальника до съезда на Эгершельд, остается и в хозяйственном и техническом распоряжении работающих на нем учреждений.

9) Пакгауз на Таможенной набережной, эксплоатируемый ныне Местхозом, остается в распоряжении последнего впредь до особого соглашения.

10) На южном берегу бухты в пределах портовой территории два городских пакгауза (б. Трофимова) и прилегающие к ним постройки вблизи границ Морского Ведомства остаются во временной эксплоатации Местхоза впредь до приступа к капитальным работам порта, когда таковые подлежат сносу безвозмездно. Местхоз сохраняет право бесплатного пользования для своих хозяйственных нужд территорией от сада «Италия» до границ Морского Ведомства.

11) Вопрос об освобождении Артскладом участка портовой территории и о передаче порту склада и пакгауза № 20 передать соглашению обеих сторон и о результатах донести Областному Комитету по портовым делам.

12) Десяти-саженная полоса от мыса Романова до участка № 11, бывш. Морского ведомства, находится в административном ведении Торгпорта, а в хозяйственном отношении—в ведении Местхоза. Управление порта имеет право бесплатного пользования каменоломнями, расположенными вдоль этой полосы. План разработки и пользования карьерами должен быть согласован Местхозом и Торгпортом.

13) Участок в бухте Улисс входит в границы порта с тем, что последний обязуется предоставить на этой территории по соглашению с Местхозом, площади, необходимые для хозяйственных потребностей населения, связанных с устройством торговой площади и выходом к морю. Признать необходимым, чтобы пруд был предоставлен порту в бесплатное пользование для его хозяйственных нужд, с тем, чтобы план застройки и эксплоатации водосборного бассейна пруда Местхоз согласовал с Торгпортом.

14) Имеющиеся молы и пристанские сооружения против Семеновского базара находятся в ведении Местхоза. Ремонт и возведение новых сооружений производятся Местхозом при техническом надзоре порта.

Общая площадь суши, занятая Торгпортом, равна	0.819 кв. клм.
Складочные места на указанной территории занимают площадь, равную	0.207 кв. клм.
Из них:	
Портовые складочные территории занимают	0. 18 кв. клм.



Засыпанная территория и травеллер для переброски массивов.

Таможенные	0. 02 кв. клм.
Железнодорожные	0. 04 кв. клм.
Городские и Доброфлота	0. 03 кв. клм.
Подъездные пути занимают	0.205 кв. клм.
Из них: железнодорожные	0. 15 кв. клм.
гужевые	0.005 кв. клм.

Часть портовой территории, примыкающая к причальной линии, образовалась путем засыпки и соответствующей разработки откосов выемки.

До настоящего года на южном берегу бухты «Золотой Рог» часть территории занимали затоны длиной—0.30 пог. клм., шириной—0.06, площадью—18.000 квадр. метр. и на северном берегу, у строющейся Городской набережной—затон площадью 4.500 кв. метр.

В настоящем году производится засыпка этих затонов.

С засыпкой указанных затонов получится значительная складочная площадь, и этим разрешится вопрос о недостатке во Владивостокском порту складочных помещений у глубоководных причалов.

Большая часть портовой территории не замощена. На широком молу имеется кубиковая мостовая площадью 4.500 кв. м., у Городской и Коммерческой набережной часть портовой территории, площадью 27.000 кв. метр., замощена булыжной мостовой.

По окончании засыпки затонов, Управление предполагает приступить к замощению портовой территории.

Схема расположения главнейших частей порта.

Существенные элементы порта Владивосток расположены в бухте Золотой Рог на северном и южном берегах, при чем часть бухты, от мыса Клета до демаркационной линии между водами Торгового и Военного порта, служит внутренним рейдом, с водной площадью около 7 кв. километр.

К северному берегу непосредственно прилегают центральные части города и станционные железно-дорожные пути, оставляя для портовых сооружений сравнительно узкую полосу. На южном берегу находятся вновь образующиеся кварталы города, и порт обеспечен широкой береговой полосой. С Уссурийской ж. д. южный берег связан временной веткой, огибающей бухту близ уреза воды.

По положению и характеру работы оборудованные причалы порта разделяются на следующие группы:

Причалы 4—8 под Крестовой горой, постройки военного времени, в том числе две каменные стенки и три плавучего типа. Последние были разоружены в 1917 году и последовательно восстанавливаются Управлением порта. Группа эта имеет большое значение для работы порта, так как, находясь на северном берегу, хорошо очищается ото льда зимою и принимает на себя значительную долю грузооборота порта по лесным, угольным и массовым импортным (соль) грузам.

Группа Эгершельда из 8 причалов, специально оборудованных складами и путями для пропуска хлебных экспортных грузов (транзита из Маньчжурии), чаев и т. п. грузов для ручной погрузки и работы конвеерами. Причалы построены до 1915 года и допускают экономически выгодную работу для только что упомянутых грузов.

Группа Добровольного флота на 4 парохода. Удовлетворяют своему назначению для пароходов Доброфлота и являются необходимой частью последнего.

Группа Коммерческой набережной и Широкого мола: оборудованные пакгаузами и железно-дорожными путями, рассчитаны преимущественно на грузы, требующие хранения в пакгаузах; на 8 пароходов. Построены частью в прежнее, частью в военное (1914—1917 г.) время, тип—каменные стенки—удобный для всяких погрузочных операций. В этой группе находится также каменная стенка, постройка каковой производилась в 1924 году и будет закончена летом 1925 года.

Группа Гнилого угла—два причала временной конструкции, мало пригодные для нормальной работы, как расположенные в замерзающей части порта.

Группа южного берега—Чуркин. Пять причалов постройки военного времени. Район предназначен для лесных складов. Территории у причалов усиленно развиваются путем засыпок.

У мастерской порта два причала, не оборудованных железно-дорожными путями и не имеющих достаточно территории. Служат резервом, который может быть приведен в готовность к работе с сравнительно небольшими затратами.

Цифровые данные об указанных причалах приведены далее.

В Амурском заливе имеются:

1) Каботажная гавань на Семеновском базаре, которая обслуживает шаланды и мелкие суда, привозящие в город съестные продукты, дрова, сено, кирпич, известь, песок и гальку.



Причалы № 4 и 5. (Построены в 1924 г.).

Водная площадь Каботажной гавани—48.000 кв. метр.

2) Каботажная гавань на Первой Речке с водной площадью—21.000 кв. метр.

Мол этой гавани служит местом причала для нефтяных судов.

Теоретическая пропускная способность и действительность.

Пользуясь методом, примененным в проекте 1913 г., можно исчислить пропускную способность порта следующим образом: в условиях Владивостока оборудованными набережными пользуются преимущественно паровые суда, а парусный флот малого каботажа производит погрузки на естественной береговой линии. В среднем, можно принять по портовым отчетам 10% грузооборота на необорудованный берег. Взяв грузооборот 1913 года, как последний нормальный перед

войной, получим для набережных: 89.717.523—8.971.752=80.745.717 пуд. Протяжение набережных было—865 п. сж. и годовой грузооборот—пог. саж. 80.745.771:865=93.000 пудов.

Для 1916 г., давшего максимальный грузооборот 160.438.229 пуд., при длине набережных 1616 пог. саж. имеем: 160.438.229—16.043.822: 1616=89.340 пудов.

В общем—около 90.000 пуд. с погонной сажени набережных. Цифра эта не может быть признана приемлемой для нормальной работы, так



Причалы № 6 и 7.

как в 1916 году она была достигнута путем значительных перегрузок через лихтера, при чем выяснилось полное несоответствие этой нормы другим основным элементам порта: пропускной способности подъездных путей и вместимости складов. В 1913 же году на 865 пог. саж. обслуживали заграничное плавание и дальний каботаж, с грузооборотом в 56.677.550 пудов, набережные протяжением в 820 пог. саж., т. е. для этих грузов пропускная способность одной погонной сажени набережной в год была: 56.677.550:820=69.120 пудов.

Приняв годовую норму в 60.000 и длину набережных в настоящее время в 1.616 пог. саж., получим пропускную способность порта: $1.616 \times 60.000 \times 1.10 = 96.960.000 + 9.696.000 = 106.656.000$ пудов; при суще-

ствующей равномерности работы, подъездные пути, преимущественно Эгершельда и Чуркина, должны будут перерабатывать в день около 300 вагонов; портовые пакгаузы, каковых имеется около 30.000 кв. саж., должны будут вмещать, из расчета двухмесячного хранения, 96.960.000×2: 12=16.160.000 пудов груза.

Хотя эти цифры и имели место в действительности в 1916 году, но, как уже было сказано, порт в настоящее время испытывает затруднения с грузооборотом значительно меньшие. Объясняется это изменением характера грузоборота, каковое явление, при имеющей место во Владивостоке специализации отдельных частей порта в пропуске определенных родов грузов, вызывает перегрузку некоторых из этих частей, оставляя другие стоять без дела. Поэтому рациональное приспособление и переоборудование порта к намечающемуся экономическому развитию тяготеющей к порту области является для Владивостока делом насущной потребности.

ГЛАВА IV.

Описание гидротехнических сооружений. Глубины гаваней и у причальных линий. Проезжие дороги, подъездные к порту пути. Водоснабжение и канализация. Освещение порта. Санитарное состояние порта. Портовые противопожарные средства. Пожарная охрана в настоящее время. Охрана пакгаузов.

Глубина гаваней и у причальных линий. Имеющиеся во Владивостокском Торговом порту набережные показаны в нижеследующей таблице:

а) **Каменные стенки с глубиной 26—31½ фут. (7,92—9,59 мтр).**

Владелец.	Название набережи.	№№ причалов.	Длина пог. саж. (метр).	Время постройки.	Характер работы.
Упр. Порта	Под Крестовой горой	6	54—115 м.	Воен. время	Лесные грузы, иногда экспорт мяса, бобов и угля.
		7	54—115 м.	„ „	
Т о ж е	Таможен.	26	55—117 м.	1896 год	Таможен. импортные грузы, экспорт леса, пассажир. движение в Китай.
		27	55—117 м.	„	
		28	55—117 м.	„	
		29	55—117 м.	„	Т о ж е.
Т о ж е	Широкий мол	32	60—128 м.	Воен. время	Каботаж. Добров. Флота
		33	61—130 м.	„ „	Т о ж е
		34	68—145 м.	„ „	Срочн. п/х. в Японию.
Т о ж е	Каботажная	31	50—106,5 всего 567	Не закончена	Каботажные пароходы.
Уссур. ж. д.	Эгершельд	9	50—106,5	Преж. врем.	Экспорт бобов и масла.
	Т о ж е	10	50—106,5 всего 100	„ „	„ „ „
Доброфлот.	Добр. Флота	22	23—49 метр.	Прежн. врем.	Исключ. парох. Доброфл.
		23	23—49 „ всего 46 „		„ „ „

Всего пароходов 13, длина 613 п. с.

б) Каменные стенки малой глубины—1.70 саж.—3,62 мтр., эстокады или откосы с погрузкой через понтоны.

Владелец.	Название набережи.	№№ причалов.	Длина пог. саж. (метр).	Время постройки.	Характер работы.
Управ. порта	Под Крестовой горой	4	60—128 м.	Военн. врем.	Лесной экспорт.
"	Под Крестовой горой	5	60—128 м.	"	Без действия и без понтонов.
"	Под Крестовой горой	8	40-85 м.	"	Без понтонов и не работает.
"	Гнилой угол	42	65 139 м.	"	Т о ж е
"	" "	43	65—139 м.	"	"
"	Чуркин	46	50—106,5 м.	"	Крыло с уменьшенной глубиной. Не работает.
"	"	47	50—106,5 м.	"	Лесн. экспорт.
"	"	48	50—106,5 м.	"	Т о ж е
"	"	49	50—106,5 м.	Не законч.	Не работает.
"	"	50	50—106,5 м.	"	"
"	У мастерской Торгпорта	56	50—106,5 м.	Военн. время	Разоружена.
"	У мастерской Торгпорта	57	50—106,5 м.	"	"
Уссур. ж. д.	Эгершельд	11	50—106,5 м.	Прежн. врем.	Экспорт бобов.
"	"	12	65—139 м.	"	"
"	"	13	65—139 м.	"	"
"	"	14	65—139 м.	"	"
"	"	15	50—106,5 м.	"	"
"	"	16	50—106,5 м. Всего—345.	"	"
Добр. Флот	Добр. Флот	24	40-85 м.	Военн. время	Исключ. п/х. Доброфлота.
"	"	25	40—85 м. Всего 80 саж.	"	Разоружена.

В с е г о пароходов—20. Длина 1.065 п. с.—2.268 метр.

Как видно из приведенных данных, в порту имеется много причалов плавучего типа. Применение понтонов, вызывавшееся соображениями дешевизны постройки, имеет много неудобств в эксплоатационном отношении, особенно в зимнее время, когда требуется производить околку льда у причалов. Работа ледоколов в непосредственной близости у понтонов может иметь в результате повреждение последних. Производство грузовых операций через понтоны с тяжелыми лесными грузами осложняется и влечет излишние накладные расходы. Эти обстоятельства настойчиво выдвигают вопрос о переустройстве причалов, что сопряжено с значительными расходами, или же механизации погрузок.

Каменные стенки порта в большинстве требуют ремонта, так как практика Владивостока показывает сравнительно слабую сопротивляемость массивов действию морской воды и морозов.

Оградительные сооружения—молы в Амурском заливе, сделанные из каменной наброски, требуют лишь незначительной ежегодной заброски камня.

Глубины у всех причалов землечерпательными работами истекшего года доведены до проектных, и в некоторых местах даже глубже.

Проезжие дороги, подъездные к порту пути.

Главным подъездным путем в порт следует считать спуск с Ленинской улицы мимо Городского сада. Он обслуживает весь Добровольный флот, Таможенную и Городскую набережную и Широкий Мол, т. е. главным образом импортную часть порта.

Станция «Владивосток» расположена против Коммерческой набережной; от станции «Владивосток» отходят следующие ветви-тупики:

1) на Эгершельд,
2) в Добровольный флот,
3) на Коммерческую набережную,
4) на Широкий Мол и

через всю территорию порта, через Гнилой угол, на Чуркин.

Означенные пути обслуживают всю территорию Владивостокского порта и являются подъездными путями к пакгаузам, расположенным на портовой территории, открытых складочных местах, а также к причальной линии для непосредственной перегрузки из вагонов в морские суда и обратно.

По всей длине железнодорожных путей от городского спуска у причала № 30 до Эгершельда нет переездов, почему вся прибрежная полоса на этом протяжении отрезана от города, что вызывает необходимость пользоваться для сообщения с городом городским спуском.

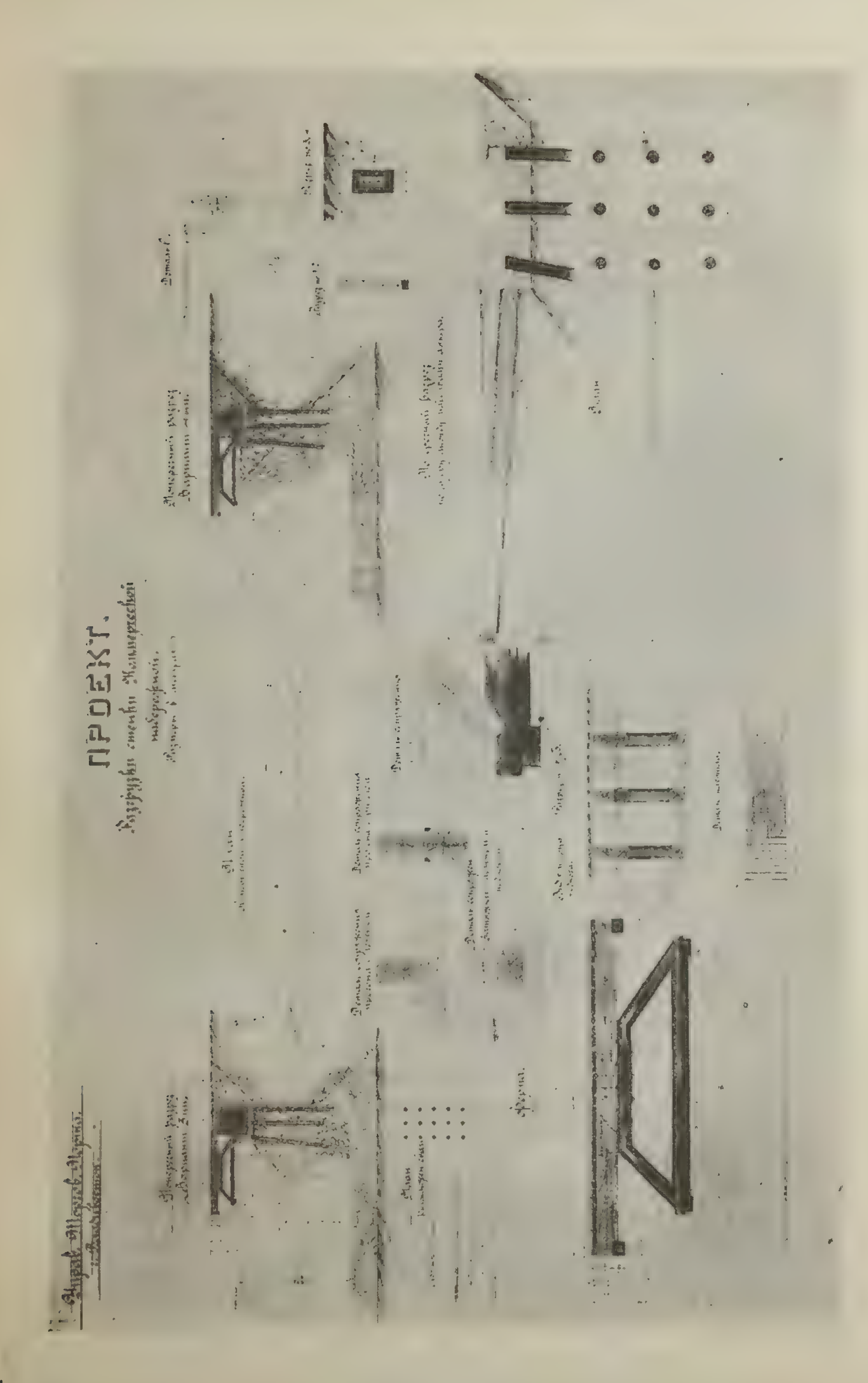
Для пешеходного сообщения имеется виадук у вокзала.

Протяжение рельсовых путей на территории порта	22,355 клм.
Протяжение гужевых мощенных	4, 30 клм.
» » немощенных	2, 50 клм.

Водоснабжение и канализация порта.

Владивосток не имеет центрального водопровода, и удовлетворение потребностей порта в воде, как для питья, так и для котлов, производится из различных искусственных сооружений, находящихся в распоряжении нескольких ведомств.

Уссурийская железная дорога имеет самый старый по времени водопровод, питающийся водою из водосборных колодцев, заложенных в долинах Первой Речки, в трех верстах от Владивостока, и Второй Речки, в восьми верстах от города. Главным назначением ж. д. водопровода является обслуживание собственных нужд дороги, и в продажу, как для города, так и для порта, поступает лишь излишек воды. Дорога имеет у линии причалов две водопроводных будки, одну на 17-м и вторую на 29-м причале, откуда вода забирается непосредственно катерами для своих потребностей или же поступает в водоналивные баржи, откуда перекачивается на пароходы. Так как суда заграничного и каботажного плавания причалами №№ 17 и 29 не пользуются, то подача на них воды производится исключительно из барж. В настоящем году ж. д. начала работы по прокладке водопроводной магистрали вдоль экспортных причалов на Эгершельде №№ 9—14, так что по окончании этих работ вода может подаваться непосредственно на суда. Своих водоналивных барж ж. д. не имеет. Вода из ж. д. водопровода прекрасного качества и, по справедливости, считается самой лучшей во Владивостоке. Большим недостатком ж. д. водопровода является то обстоятельство, что в зимнее время дебет водосборных колодцев зна-



Проект разгрузки Коммерческой набережной.

чительно падает, и тогда соответственно уменьшается количество воды, которое ж. д. может уступить на сторону. В прошлом, в особенности в период 1915—1917 годов, когда интенсивно работали Временные ж. д. мастерские на Первой Речке (по сборке вагонов прибывавших из Америки), у ж. д. воды в зимние месяцы хватало в обрез только для себя, и так как за указываемый период ж. д. водопровод являлся главным источником водоснабжения, то в порту создавалось из-за нехватки воды катастрофическое положение и доходило до того, что суда, шедшие во Владивосток из Японии, привозили с собою в балластных цистернах пресную воду, как товар, и здесь ее продавали; мелкие суда покупали воду из колодцев и доставляли ее на суда в бочках, а в крайних случаях даже пользовались для котлов морскою водою. Конечно, главною причиною этого обстоятельства было то, что Владивостокский порт по своему оборудованию не был подготовлен к той колоссальной работе, которая выпала на его долю во время империалистической войны.

В настоящее время подобные дефекты в водоснабжении порта не могут повториться ни при каких обстоятельствах, ибо тогда же начал осуществляться целый ряд мероприятий для улучшения условий снабжения порта водой. Так, ж. д. увеличила мощность своего водопровода, ранее питавшегося только грунтовыми водами долины Первой Речки, тем, что заложила целый ряд водосборных колодцев в долине Второй Речки и присоединила их к магистрали. Со своей стороны Управление Торгпорта осуществило, в целях изжития водяного кризиса, целый ряд мероприятий, о чем будет сказано ниже.

Водопровод Уссурийской ж. д. является по времени своей постройки самым старым. За ним в хронологическом порядке следуют водосборные бассейны Морского Ведомства в долине Минного городка и непосредственной близости от города. Бассейны были построены для снабжения водой Военного Флота, Адмиралтейского завода (ныне Дальзавод) и многочисленных жилых зданий Морского Ведомства. Вода из бассейнов, после прохода ее через фильтры, получается довольно хорошего качества. Избыток воды продается на сторону. Для подачи воды на суда имеются баржи с паровыми насосами. Количество воды, собираемое бассейнами, зависит от климатических условий и подвержено значительным колебаниям. Так, в зиму 1921—1922 годов бассейны иссякли, и снабжение судов и зданий Морского Ведомства производилось водой Торгового порта, доставлявшейся из водосборного бассейна в Улиссе ледоколом «Надежный», при чем за зиму было взято около десяти тысяч тонн воды.

В настоящее время, после некоторых работ по улучшению бассейнов, а также вследствие сравнительно малой собственной потребности, Морское Ведомство имеет постоянный избыток воды.

В 1915 году, когда недостаток воды в порту давал себя резко чувствовать, Управлением порта был закончен постройкой буровой колодец, предназначенный для подачи воды в порт и для обслуживания здания Управления порта. Буровая скважина была пробита на глубину 80 сажен, и дебет колодца был рассчитан на триста тонн воды в сутки. Первые два года своего существования колодец работал очень интенсивно, отпуская до 200 тонн воды в сутки на суда, и в результате потерпел обычную судьбу всех буровых скважин Владивостокского района, т. е. начал резко истощаться. Отпуск воды на суда делался все меньше, и в настоящее время колодец на берег воды более не дает.

В целях изжития водяного кризиса, Управлением порта было приступлено в 1916 году к устройству водосборного бассейна в бухте Улисс, в долине речки «Улисс». Поперек долины была насыпана плотина, с водосливом и водоспуском, проложена на берег магистраль, и устроена насосная станция мощностью на 80 тонн воды в час. Работы по устройству Улиссовского бассейна, в силу условий переживавшегося тогда времени, затянулись, и бассейн начал самостоятельно давать воду на берег б. Улисс лишь в 1920 г. Запас воды в Улиссовском водохранилище довольно большой, исчисляемый в 100.000 тонн.

Вода мягкая, но страдает загрязненностью, в особенности в летнее время. Для улучшения качеств воды намечено устройство фильтров, а также углубление и отмостка бассейна.

Подача воды на суда из бухты Улисс производится на баржах.

В качестве побочного источника водоснабжения, Управлением порта использован естественный родник, в б. Улисс, под названием «Липовый ручей», из которого вода по деревянному лотку проведена на берег к особо-устроенной пристани для налива в баржи. Дебет ручья, в зависимости от климатических условий, от 25 до 5 тонн воды в час. В зимнее время ручей не действует. Вода из него прекрасного качества. Зимою, когда б. Улисс покрывается толстым слоем льда, проводка барж через который делается весьма трудной и даже невозможной, подача воды из б. Улисс на суда производится ледоколом «Казак Поярков», при чем для этой цели используется преимущественно ночное время, когда ледокол не работает по своему прямому назначению. За зиму 1923—1924 г. г. «Казаком Поярковым» было перекачено на суда 2023 тонны воды.

До 1923 года подача воды на суда производилась, главным образом, частно-владельческими баржами. С этого же времени главная роль в этом направлении перешла к Торговому порту, затем идут баржи Морского Ведомства, и совсем малое количество воды было отпущено частными водоналивными баржами. За истекший год вода отпускалась по следующим ценам: из водопровода Уссурийской ж. д. по 50 коп. за тонну, из барж Торгового порта и Морского Ведомства, с накачкою на суда, по 50 коп. за тонну и непосредственно из водохранилища б. Улисс, с накачкою на баржи, по 25 коп. за тонну.

Главными потребителями пресной воды являются суда, приходящие во Владивосток за Маньчжурским экспортом, но количество забираемой ими воды сравнительно незначительно, главным образом, вследствие того, что суда, идя во Владивосток за экспортом порожняком, всегда привозят с собою значительное количество пресной воды для балласта из ближайших заграничных портов, где производилась их разгрузка.

Также не осталось без влияния на количество отпускаемой на суда воды и то обстоятельство, что за последние три года в составе судов за экспортом для отвозки в Европу появилось значительное количество моторных судов с электрическими лебедками, для каковых судов пресная вода не нужна.

Пресной воды во Владивостокском порту имеется в настоящее время в количестве, во много раз превышающем потребности порта, и даже в случае, если посещаемость порта судами увеличится в два, три раза, то и тогда порт при существующих устройствах будет с избытком обеспечен пресной водой.

Как упомянуто ранее, водопровода во Владивостоке нет. Параллельно с этим нет и общей канализации. Удаление атмосферной во-

ды с территории города и порта производится, главным образом, канавами открытыми и закрытыми и отчасти через подземные трубы. Главная часть города Владивостока расположена на холмах со склонами к бухте «Золотой Рог», в силу чего в бухту стекает во время дождей весьма значительное количество воды, уносящей с собой глину и песок, засоряющих бухту. Засорение бухты заносами особенно рельефно сказывается в местах выхода канав, где в течение нескольких лет нарастает заметный холм из глины и песка, который приходится удалять черпанием. Лишь немногие дома в городе, в том числе и здание Управления порта, имеют сплавную центральную канализацию с выходами через биологические фильтры в б. «Золотой Рог». Вода для канализационных устройств добывается из буровых колодцев.

Освещение порта. Освещение в порту электрическое. Энергия получается от станции Комхоза, которая после закрытия станции Дальзавода одна снабжает город и порт электричеством для силовых установок и целей освещения.

Освещение портовой территории и в частности причалов производится различными учреждениями, при чем из причалов освещаются лишь те, где, главным образом, сосредоточена работа по нагрузке судов. Коммерческое А-во Уссурийской ж. д. сделало за свой счет проводку и производит освещение экспортных причалов на Эгершельде, №№ с 8-го по 16-й включительно.

Причалы №№ 22—25, обслуживающие суда Добровольного флота, освещаются за счет последнего.

Коммерческая набережная, заключающая в себе причалы №№ 26—30, освещается Управлением Торгпорта. Другие работающие причалы освещаются на время работ заинтересованными фирмами и учреждениями.

В качестве источника света применяются полуваттные лампы накаливания силою от 100 до 600 свечей. Дуговых фонарей нет. Ток для освещения трехфазный, напряжением в 220 вольт при 50 периодах в секунду. Плата за энергию для освещения, взимаемая Комхозом, довольно высока, а именно 40 коп. за киловатт. Для крупных потребителей энергии, как например, Уссурийская ж. д., которая берет энергию для освещения причалов и силовых установок, Комхоз делает скидку. В период империалистической войны, когда Владивосток обратился в громадное складочное место, все площади в порту были использованы под временные склады грузов, для успешного хранения которых портом были проведены линии освещения.

По мере освобождения площадей от грузов, линии освещения, как более ненужные, снимались.

Таким образом, были разоружены линии освещения на складочных площадях на Эгершельде за Крестовой горой, на площадях у Иннокентьевской батареи, на Угольной площадке на Чуркине, в Гнилом углу и других местах. В 1917 году для освещения складов и причалов на Чуркинском полуострове, Управлением порта была проведена на Чуркин воздушная линия высокого напряжения, и поставлены трансформаторы для освещения Угольной площадки Морского Ведомства и Чуркинских причалов от 46-го до 54-го. Линия работала три года, а затем после того, как большинство грузов с указанных площадей было свезено, и сохранение линии от расхищения было сопряжено с боль-

шими трудностями, линия высокого напряжения была в1921 году продана городу.

Управление порта является довольно крупным домовладельцем, имея около 30 домов, занятых под учреждения и квартиры служащих, при чем оплата освещения квартир производилась портом, а со служащих удерживались по выработанной таксе определенные суммы. С мая 1924 года этот порядок был изменен, и служащим было предложено расплачиваться за энергию непосредственно с Комхозом, в силу чего получилась некоторая экономия в расходах, ибо по таксам Комхоза служащие, получающие менее 70 рублей в месяц, а таких большинство, стали платить за энергию по 20 коп. за киловатт, вместо 40 коп., которые уплачивал порт.

Санитарное состояние порта. Санитарное состояние порта и города тесно связаны между собою. Все приходящие в порт из-за границы суда подвергаются обязательному осмотру карантинным врачем Губздрава. Владивосток связан морскими путями с портами Китая, являющимися главными распространителями эпидемий чумы и холеры. Бывавшие во Владивостоке за последние годы вспышки этих заболеваний всецело обусловливались заносом их из Китая или по железной дороге или на судах. Для карантинных целей в распоряжении Губздрава имеется карантинная станция, расположенная в бухте Парис, на Русском Острове. Несмотря на отсутствие водопровода и канализации и сравнительно малое количество замощенных улиц, санитарное состояние порта и частей города, опоясывающих портовую территорию, должно быть признано в общем удовлетворительным. Немаловажным значением и в данном обстоятельстве является глинисто-каменистый грунт, на котором стоит Владивосток, холмистый характер местности и сильные дожди, выпадающие здесь в летний период, которые смывают всю грязь, не давая ей впитываться в почву.

Вдоль всей линии работающих причалов расположены отхожие места общего пользования, очистка коих производится частью Уссурийской ж. д., частью портом.

В летнее время на работающих причалах ставятся баки с кипяченой водой. Территории причалов и дороги на портовой территории систематически очищаются особым кадром рабочих.

В местах скопления грузчиков торговля съестными припасами разрешается, согласно обязательных постановлений, или в крытых лотках, или в киосках. За истекший отчетный год вспышек заносных эпидемических заболеваний не было. Вспышки холеры и чумы, бывавшие здесь за последние 10 лет, значительного распространения не получали, и все довольно быстро ликвидировались.

Портовые противопожарные средства. До 1913 года Управление Владивостокского Торгового порта не располагало никакими собственными средствами для тушения пожаров в порту, и в случае их возникновения борьба с ними производилась средствами городских пожарных частей, катером «Диомид» Доброфлота и несколькими частновладельческими катерами, имевшими пожарные донки. Городские части были оборудованы ручными насосами, и только в Суйфунской части имелась паровая машина. В сентябре месяце 1913 года пришел из Шанхая построенный там по заказу Торгпорта ледокольный, пожарно-спасательный катер «Славянка»», оборудованный мощ-

ною пожарно-спасательною помпою, производительностью на 300 тонн воды в час. В 1916 г. для порта был построен ледокол «Казак Поярков», мощностью в 1000 сил, на котором была установлена пожарно-спасательная помпа, такого же типа, как и на «Славянке», т. е. поршневая с вертикальными цилиндрами, но с несколько большею производительностью, а именно—на 350 тонн воды в час.

Эти два судна и по сие время остаются главными средствами, которыми располагает порт для борьбы с пожарами.

В 1915 г., когда вся территория порта обратилась в огромное складочное место для грузов, привезенных морем и ждавших своей отправки по ж. д. внутрь России, и потому, естественно, опасность от пожаров была особенно велика, портом было приобретено значительное количество пожарных шлангов, коими были оборудованы в первую очередь катер «Славянка», на котором держалось 500 саж. шлангов, и ледокол «Казак Поярков» с запасом шлангов в 250 сажен.

Часть шлангов была распределена между пожарными катерами, не принадлежащими порту; например, катеру «Диомид» Доброфлота было выдано на случай пожаров 100 саж. шлангов, и значительное количество шлангов было передано Городской пожарной команде для усиления ее оборудования. В 1915 году портом был приобретен 40 сильный пожарный автомобиль «Коммеркар» и передан во временное пользование городу в Суйфунскую пожарную часть с условием, что автомобиль будет выезжать в первую очередь на пожары в порту, а на городские пожары только в случае их значительных размеров. Затем портом был куплен грузовой автомобиль, тоже фирмы «Коммеркар», и передан пожарной части, где и был переделан под вспомогательный пожарный автомобиль для перевозки шлангов, команды, пожарного инструмента и лестницы. В 1916 году, в целях дальнейшего усиления средств для борьбы с пожарами, портом был куплен мощный, в 100 сил пожарный автомобиль, также фирмы «Коммеркар». Эта покупка оказалась неудачной, ибо автомобиль при сдаче его поставщиком поломался, а затем вследствие утраты связи с Англией, где он был сделан, выписать оттуда новые запасные части, взамен поломанных, не представлялось возможным, и автомобиль остался не починенным. В таком виде он стоит и теперь в Суйфунской пожарной части.

В 1916 году порт построил небольшой пожарный сарай на Чуркине, в районе расположения грузов Военного ведомства, преимущественно селитры. В сарае, кроме ручного насоса, держалась приобретенная в Японии пожарная мотопомпа на колесном ходу. Пост на Чуркине носил временный характер и предназначался для первой борьбы с пожаром. Обслуживание поста производилось небольшой пожарной командой, несшей непрерывное дежурство.

В 1917 году порт построил и оборудовал на Эгершельде пожарную часть на пять выездов с одним грузовым автомобилем, на котором была установлена небольшая моторная помпа. Постройка пожарной части на Эгершельде была вызвана тем обстоятельством, что территория Эгершельда, значительно удаленная от места расположения городских пожарных команд, служила складочным местом для громадного количества легковоспламеняющихся грузов, как-то, главным образом, хлопок, резина, сера и т. п.

Одновременно с устройством пожарной части на Эгершельде портом было построено здание для пожарного обоза на Чуркине, рассчитанное на три конных выезда, но хотя портом для этой части и было заготовлено все необходимое оборудование, часть эта не была открыта.

Одной из весьма побудительных причин, заставлявшей порт строить собственные пожарные части, явился колоссальный пожар хлопка на Эгершельде, за Крестовой горой, в начале 1916 года, затем такой же пожар резины и хлопка на Интендантских площадях летом 1916 года и большой пожар в начале 1917 года артиллерийских припасов на нынешнем 17-м причале, сопровождавшийся взрывом.

В 1920 году, когда площади Эгершельда были почти освобождены от грузов, перед портом стал вопрос о дальнейшем существовании там пожарной части, требовавшей на свое содержание значительных средств, которых у порта, в силу финансовых затруднений, в то время не было.

Ликвидировать совсем пожарную часть было признано нецелесообразным, ибо она находилась в районе портовых пакгаузов на Эгершельде и завозных складов железной дороги для экспортных грузов. Поэтому со всем оборудованием она была безвозмездно передана городу во временное пользование до наступления момента, когда город прекратил там содержать пожарную часть.

Портовая пожарная часть существует в уменьшенных против прежнего размерах и в настоящее время. За описываемый период портом, совместно с существовавшей тогда особой междуведомственной комиссией, был проведен, кроме того, целый ряд технических и административных мероприятий в целях как предупреждений, так и борьбы с пожарами в порту.

Пакгаузы были оборудованы пожарным инструментом для первой борьбы с огнем, на отдаленных районах были устроены пожарные вышки с телефонами и с постоянным дежурством сторожей. На складочных площадях держался необходимый запас ручных пожарных инструментов, а также ведра, бочки с водою, песком, а в некоторых пунктах, кроме того, ручные пожарные насосы.

Все складочные площади были разбиты на отдельные участки и охранялись сторожами.

Пожарная охрана в настоящее время. Пожарная охрана как порта, так и города тесно связаны между собою. В случае пожара в порту, деятельную помощь оказывают городские части, и, наоборот, портовые пожарные суда тушат городские пожары, расположенные на значительном расстоянии от берега. Как у порта, так и у города принята одна и та же система пожарных шлангов с соединительными гайками. В случае городского пожара, городская команда прокладывает линию шлангов до берега, а пожарный катер «Славянка» или «Поярков» дают в эту линию воду. Некоторые районы порта, как, например, берег Амурского залива, в зимнее время недоступны для портовых пожарных судов, и борьба с возникающими там пожарами может производиться только сухопутными пожарными командами. Затем случалось, что в момент возникновения пожара, портовые суда, исполняющие также и другие работы, оказывались в местах, отдаленных от пожара, так что первую помощь оказывали городские пожарные части. Все изложенные выше соображения о близком сотрудничестве портовых и городских пожарных средств в деле тушения пожаров в порту, всегда учитывались Портовым Управлением и послужили основанием к тому, что порт предоставил в свое время городу пожарные шланги, автомобили и другое имущество.

В настоящее время, за сокращением расходной сметы, Комхоз ликвидировал Маньчжурскую пожарную часть, оставив в действии три

остальных части, т. е. Суйфунскую, Первореченскую и портовую (на Эгершельде).

Первореченская часть, как слабо оборудованная и расположенная в отдаленном районе, для дела пожарной охраны порта значения не имеет.

Эгершельдская (б. портовая) часть тоже подвергалась, из-за финансовых соображений Комхоза, риску полной остановки. Управление порта, принимая во внимание те же соображения, которые послужили в свое время мотивами к постройке этой части портом, возбуждало в 1923 году ходатайство перед ЦУМОР-ом об отпуске Комхозу субсидии в размере Руб. зол. 4.000 на содержание Эгершельдской части. Аналогичную поддержку эта часть встретила со стороны Коммерческого Агентства Уссурийской ж. д. и Цумта. ЦУМОР-ом было дано разрешение на выдачу городу субсидии в сумме Руб. зол. 2.000. Благодаря принятым мерам, Эгершельдская часть осталась существовать.

Самой мощной по оборудованию городской пожарной частью является Суйфунская часть, имеющая в настоящее время на ходу, кроме конных ходов и ручных труб, 1 пожарный автомобиль «Коммеркар», 3 вспомогательных автомобиля и 1 паровую пожарную машину.

Летом 1924 года портом была передана в Суйфунскую часть упоминавшаяся выше пожарная мотопомпа.

До середины 1921 года, после передачи городу портовой пожарной части на Эгершельде, порт содержал небольшую пожарную часть на плавучих средствах в составе шести человек при одном заведующем. Пожарная часть несла посменную вахту на дежурном пожарном судне и следила за правильною сушкою шлангов после работы и их исправностью.

Восстанавливать особое пожарное дежурство на судах особыми людьми, пожалуй не требуется, ибо на очередном пожарном судне держится комплект команды на три смены, и судно всегда готово к действию. Особый пожарный состав на дежурном судне был, главным образом, полезен в том отношении, что давал добавочную рабочую силу, существенно необходимую для быстрого развертывания линии шлангов по прибытии на место пожара.

На катере «Славянка» имеется городской телефон, предоставляемый городом бесплатно для вызовов катера в случае пожарной тревоги.

Охрана пакгаузов. В пакгаузах имеется противопожарное оборудование, рассчитанное на оказание первой противопожарной помощи при возникновении огня до прибытия пожарной команды или портового пожарного судна. Оборудование в общих чертах заключается в следующем.

В пакгаузе стоит одна или две бочки с водою и при ней ведра, а для зимнего времени ящик с песком и при нем лопаты.

Имеются швабры, топоры, пожарные крючья, ломы и химические тушители. Прибавлять противопожарного технического оборудования не следует, ибо оно будет для первой помощи бесполезно.

Главное внимание здесь обращено на состояние уже имеющихся средств, для чего время от времени делается инспекторская проверка.

В каждом пакгаузе имеется табличка пожарных телефонов для вызова. При инспекторских осмотрах проверяется знание номеров пожарных телефонов пакгаузным персоналом.

Коммерческое Агентство Уссурийской ж. д. организовало Вольную Пожарную команду из служащих на Эгершельде с распределением каждому его роли на случай тревоги.

Подготовкою команды ведает пожарный инструктор. Агентство имеет на Эгершельде в районе пакгаузов пожарный сарай, где сосредоточен пожарный инструмент и приборы.

Рядом с маслохранилищами Комм. Агентство построило отепленное здание, где содержится моторный пожарный насос.

Грузов, сложенных на открытых складочных площадях, в настоящее время практически нет, так что и вопрос об их охране остроты не имеет.

ГЛАВА V.

Лоцманская служба в порту. Спасательные станции. Водолазные станции.

Лоцманская служба в порту. Лоцманская служба в порту обслуживается обществом под названием «Товарищество Лоцманов», состоящим из 3-х человек; во главе стоит староста. Все лоцмана имеют дипломы судоводителей. В их ведении находится будка с телефоном, где несется дежурство, и одна шлюпка китайского типа, на которой лоцмана выходят навстречу пароходам, требующим их. Лоцманство в порту не обязательно. Зимой пользуются услугами портовых ледоколов. Требование на лоцманов с приходящих пароходов передается по международному своду сигналов на маяк «Скрыплев», с маяка по телефону в помещение лоцманов. Товарищество лоцманов в административном отношении находится в ведении Убеко Дальвостока, но главным распорядителем и указателем как в постановке пароходов, так и в распределении швартовых бочек, является Торгпорт. Для Торгпорта очень неудобна настоящая постановка лоцманского дела: находясь в ведении Убеко, лоцмана подчиняются Морскому Ведомству, которое вырабатывает таксы за проводку и перешвартовку судов, не считаясь с положением Торгпорта и представителями агентств иностранных и русских пароходов. На самом же деле лоцмана имеют сношение только с Торгпортом как в смысле административном (по расследованию недоразумений, жалоб, поломок и пр.), так и в материальном отношении.

Спасательные станции. Во Владивостоке существует пока одна спасательная станция, находящаяся на мысе Бурном (берег Амурского залива).

Принята в ведение местным бюро Спасания на водах 24-го июня 1924 года.

Имущество станции: жилой дом для команды, сарай для хранения вельбота, наблюдательная вышка на самой вершине м. Бурного с широким горизонтом, вельбот с воздушными ящиками, длиной 3,12 саж. и 2 зимних саней—лодок для спасания провалившихся во льду. Станция пока не действует, находится в стадии организации, тормазом служит также отсутствие средств.

Водолазные станции. Водолазных станций в порту не существует. Торгпорт имеет водолазный бот, костюмы и прочие принадлежности и по мере надобности работ нанимает водолазов через Биржу Труда, которые работают под наблюдением сотрудников Торгпорта.

В порту еще имеются частные водолазы под названием «Артель Владивостокских Водолазов».

Судоподъема во Владивостокском порту не производилось, ибо незначительная ценность затонувших судов и разбросанность их на очень большом водном пространстве не давали сколько-нибудь проч-

ного финансового базиса для организации судоподъемного дела. За период империалистической войны ни одно судно во Владивостокском районе не затонуло, и главная масса затонувших судов относится ко времени 1903—1914 г.г. По сведениям Управления порта, в заливе Петра Великого и в Татарском проливе имеется следующее количество затонувших судов.

1) Миноносец № 205—затонул во время японской войны, ½ мили от о. Скрыплева, по курсу за о. Аскольд.

2) Баржа железная «Пеликан» в б. Горностай в 1907 году.

3) Баржа железная Инженерного Ведомства, частично затонувшая у Трех Камней в 1921 г.

4) Б. Шамова: выброшена на берег баржа Морского Ведомства, железная.

5) П/х. «Варягин»—800 тонн грузоподъемности, в 5 милях от Трех Камней по курсу на о. Аскольд—в 1907 г. от мины.

6) П/х. «Люциа-Виктория» у мыса Вятлин, на 200 саж. от берега—в 1908 г., во время тумана удар о камень.

7) Баржа «Мария», железная, выброшена на берег и разбита в 1918 г.—Инженерного Ведомства, на м. Вятлина.

8) П/х. «Князь Горчаков», 8 миль от Аскольда к Скрыплеву, в 1907 г. взорвался на мине, затонул на 75 сажен.

9) П/х. «Находка» у мыса Среднего (район залива «Америка») в 1914 г. напоролся на камень.

10) П/х. «Рейсан-Мару» в 3-х милях к северу от мыса Поворотного, у м. Зеленого в 1903 г. сел на камень в тумане.

11) Норвежский пароход около б. Судзухе в 1900 г. напоролся на камень.

12) П/х. «Трувор» у м. Дальний в 1911 г. выскочил на камень.

13) К/р. «Изумруд» в б. Владимира в 1905 г. взорвался. Сильно разобран.

14) К/т. «Чайка»—б. Мутухе—в 1908 г. выбросило на берег, частью в воде. Сильно разобран.

15) Деревянный катер «Муха» в 1904 г. там же затонул, есть машина и котел.

16) П/х. «Викинг», б. Терней, сел на камень в 1907 г.

17) П/х. «Успение» у мыса Успения в 1902 году сел на камень.

18) Японский пароход за мысом Кузнецовым в 1922 году сел на камень, частью виден.

19) Русский пароход в зал. Де-Кастри—в 1896 году.

20) Пароход «Владимир» у мыса Гамова—в 1900 году.

Все суда, кроме «Князя Горчакова», более или менее разобраны и представляют собою лом.

ГЛАВА VI.

Портовые плавучие средства. Буксирное обслуживание порта. Землечерпательные караваны порта. Мастерские, доки, эллинги.

Портовые плавучие средства. Состав плавучих средств порта обусловлен теми потребностями, удовлетворение коих необходимо для обслуживания административно-технической деятельности Управления порта в зависимости от работы порта. Судов коммерческого характера Управление порта не имеет. Все плавучие средства порта должны быть отнесены к разряду вспомогательно-служебных судов и могут быть разбиты на следующие категории.

А. Суда по обслуживанию навигации в порту.

К этой категории должны быть отнесены в первую очередь ледоколы, а затем суда для швартовки и буксировки приходящих в порт пароходов.

Ледоколами порта являются:

1) Ледокол «Добрыня Никитич»—длина 200 фут., машина—4000 сил.

В летнее время не работает.

2) Ледокол «Казак Поярков»—длина 160 фут., машина—1000 сил.

В летнее время не работает.

3) Ледокольный катер «Славянка»—длина—80 фут., машина—275 сил.

Останавливается для ремонта на 3 месяца летом.

4) Буксирный катер «Босфор»—длина—76 фут., машина—250 сил

На плаву, работает.

5) Буксирный катер «Скрыплев»—длина—77 фут., машина—250 сил.

На плаву, работает.

Б. Разъездные суда.

Сюда относятся:

6) Паровой деревянный катер «Комсомолец»—длина 50 фут., машина—60 сил.

В исправности. В навигацию 1924 года катер частью стоял на берегу, а затем передан во временное пользование ГПУ.

7) Деревянный моторный катер «Путеец»—длина—40 фут., машина—24 силы.

До 1924 года катер в течение пяти лет стоял на берегу, но в отчетном году был отремонтирован по корпусу и механизмам и спущен на воду. Катер снабжен электричским освещением.

8) Стальной моторный катер «Ольга»—длина 30 фут., мотор—35 сил.

На плаву, работает. Кроме своего назначения служить для разъездов, катер исполняет легкую буксировку,—во время работы плавучего экскаватора специально прикомандировывается к нему для отвода и привода землеотвозных шаланд.

9) Стальной моторный катер «Товарищ», без палубы, снятый временно с ледокола «Добрыня Никитич»,—длина 26 фут., мотор—22 силы. На плаву, работает.

10) Деревянный м/к. «Соболь»—длина—25 фут., мотор—12 сил. На плаву, работает.

11) Стальной паровой катер «Инженер»—длина 42 фута, машина—40 сил.

Был бесплатно получен в 1912 году от Уссурийской ж. д., был капитально отремонтирован и несколько лет работал в бывшем Управлении работ порта. Катер не имеет холодильника, а потому не экономен в расходе угля и воды и, кроме того, настолько глубоко сидит в воде, что на ходу палуба, в корме, находится на уровне с водой и заливается. Сверх того, катер валок. В силу перечисленных обстоятельств Управление порта катером не пользуется, и он стоит на берегу, хотя находится в сравнительно удовлетворительном состоянии.

12) Стальной моторный катер «Горностай»—длина 57 фут., 2 мотора—100 сил.

Катер аварийный. Корпус в плохом виде. В 1920, 1921 и 1922 г.г. катер находился в пользовании военных властей. В октябре 1922 года при эвакуации белых был увезен ими из Владивостока на буксире, но во время перехода буксир лопнул, катер был брошен и впоследствии в ноябре месяце был выброшен на камни у острова «Желтухина», в 25 милях от Владивостока. Катер был снят портом в декабре 1922 года и приведен во Владивосток. Моторы с катера сняты и приведены в порядок. Корпус сильно разбит, стоит на берегу.

В. Суда для дноуглубительных работ.

Все построены бывшим Управлением работ порта, откуда по ликвидации последнего в 1920 году автоматически перешли в распоряжение Управления порта.

13) Паровой одночерпаковый экскаватор «Пристмана» на железном понтоне. Производительность—18 куб. саж. грунта в день.

Экскаватор с 1918 года бездействовал и стоял на берегу. Осенью 1923 года был приведен в порядок и в октябре начал работать по очистке причалов. С июня 1924 года возобновил работу.

14) Стальная, несамоходная, землеотвозная шаланда № 1 с откидными днищами. Емкость—6 куб. саж. грунта. Во время свободное от работы при экскаваторе подается к судам для выгрузки с них шлака и мусора.

15) Шаланда № 2—тоже, что и № 1.

16) Моторный деревянный бот «Комета»—длина 38 фут., мотор—24 силы.

Оборудован для завозки якорей землечерпалки. Стоит на берегу с 1918 года.

17) Деревянная несамоходная грязеотвозная шаланда на 12 кубов. Негодная—стоит на берегу.

18) Плавучий одночерпаковый экскаватор «Кингстона» на деревянном понтоне, аварийный, стоит на берегу. Требует восстановления.

Г. Суда и механизмы для порто-строительных работ.

19) Семь деревянных барж, грузоподъемностью каждая на 120 тонн, оборудованных для перевозки камня и песку. Из них 5 барж на плаву—исправны. 1 баржа на плаву, требует ремонта. 1 баржа на берегу—не годна. Пять барж работают.

20) Три железных баржи для перевозки массивов, каждая грузоподъемностью в 150 тонн, из них:

2 баржи на плаву—исправны.

1 баржа на плаву—требует ремонта.

Все баржи работают.

21) Деревянная баржа с наклонной палубой для производства каменной заброски—на берегу, требует ремонта.

22) Перфоратор для подводного бурения на деревянном понтоне. На берегу, требует ремонта, многие части восстановлены.

23) Паровой кран травеллер грузоподъемностью 40 тонн для перевозки массивов в пределах парка. В хорошем виде, работает.

24) Паровоз с двумя платформами для перевозки массивов. Паровоз и платформы отремонтированы, работают.

25) Паровой 40-тонный плавучий кран для укладки массивов. Отремонтирован, работает.

26) Три водолазных баркаса, с аппаратами. Два комплекта отремонтированы. Находятся в работе.

Примечание: грузовые баржи в случае надобности эксплоатируются также для перевозки частных грузов.

Д. Деревянные понтоны для образования причалов.

27) Всего 29 штук, из них 18 штук на плаву—исправны.
2 » » —негодны.
4 » на берегу—требуют ремонта.
5 » » —негодны.

Е. Вспомогательные суда для обслуживания порта.

28) 40-тонный паровой плавучий кран для подъема тяжестей.

Вылет .40 фут.

Высота подъема . . . . .80 фут.

В исправности—работает.

29) Деревянная водоналивная баржа грузоподъемностью 120 тонн воды, с паровым котлом и донкою.

На плаву, в исправности, работает.

30) Деревянная водоналивная баржа грузоподъемностью 100 тонн. Без котла и донки. На плаву, работает.

31) Деревянная угольная баржа грузоподъемностью 100 тонн, на берегу, требует ремонта.

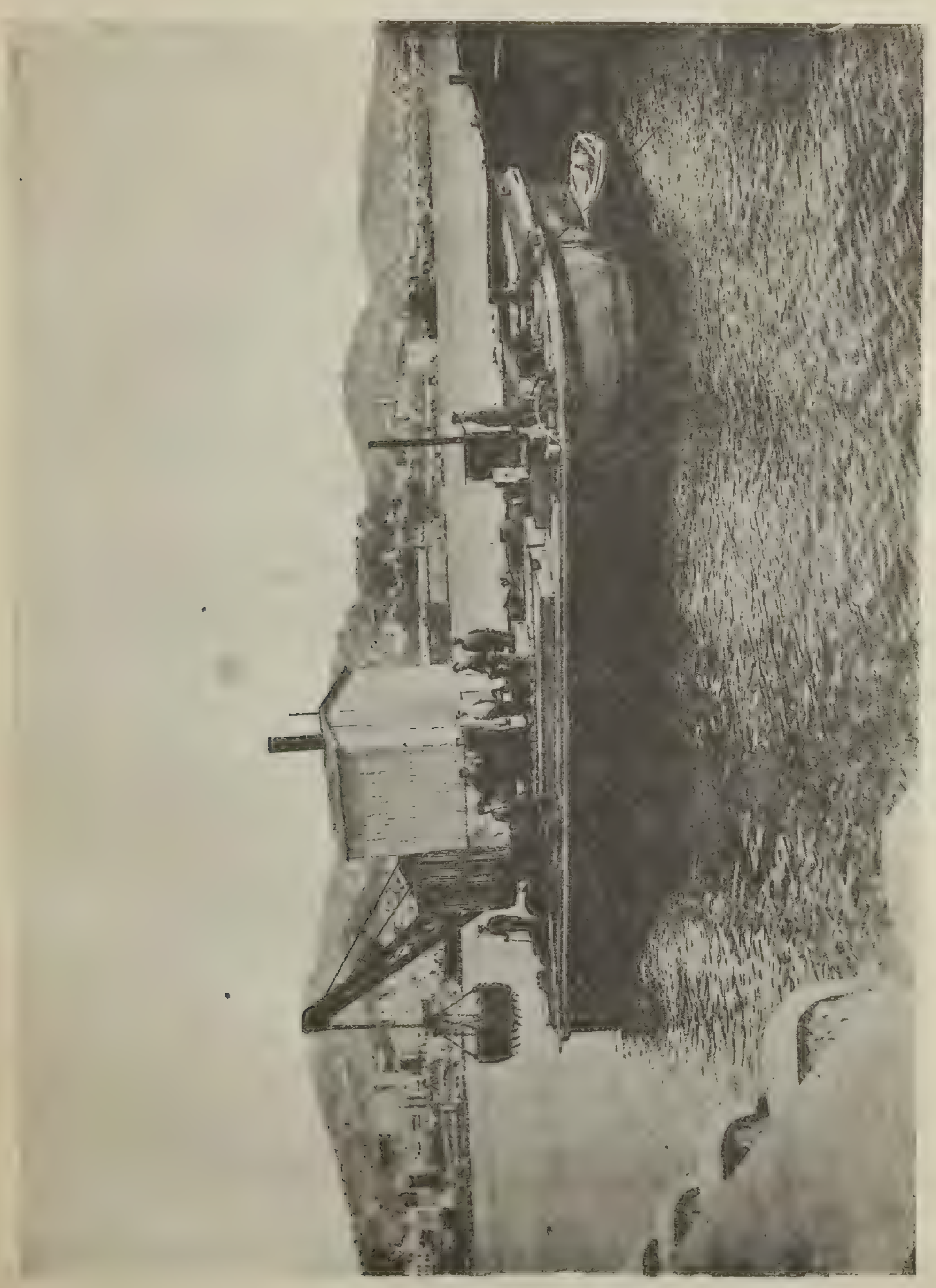
32) Деревянная грузовая баржа на 100 тонн. На берегу, требует ремонта.

Ж. Суда для портовых изысканий.

Деревянная промерная шлюпка «Промерная»—длина 20 фут., мотор—8 сил.

Летом работала в партии портовых изысканий.

Буксирное обслуживание порта. Главную работу по буксировке приходящих и уходящих из порта судов исполняют буксирные катера торгпорта «Славянка», «Скрыплев» и «Босфор», имеющие каждый машину в 250 сил. Зимою проводка судов на буксире че-



Работа экскаватора у причалов (землечерпание).

рез лед выполняется ледоколами «Добрыня Никитич» или «Казак Поярков».

Такса за пользование портовыми буксирными катерами установлена в размере Руб. зол. 20 за час работы.

Кроме буксиров порта, имеется некоторое количество частно-владельческих буксирных катеров мощностью от 50 до 150 сил, работающих по таксе от 8 до 15 руб. за час. Главную работу частных катеров за истекший год составляла буксировка леса в плотах в порт из отдельных пунктов Уссурийского и Амурского заливов, при чем работа производится сдельно, от 30 до 50 коп. за бревно в зависимости от дальности расстояния.

Весенний период, главным образом, март месяц все частно-владельческие катера работали на селедочных рыбалках.

Землечерпательные караваны порта.

В настоящее время в распоряжении Управления порта имеется только один снаряд для производства дноуглубительных работ, а именно—паровой плавучий одночерпаковый экскаватор системы «Пристмана», отремонтированный в 1923 г., после длительного бездействия и выпущенный в работу в октябре 1923 г. При экскаваторе имеется две несамоходных железных шаланды с откидными днищами, каждая емкостью на 60 куб. метров.

Производительность экскаватора небольшая и достигает при работе в легких грунтах 180 куб. метров за восьмичасовой рабочий день.

Ремонт экскаватора в 1923 г. был вызван необходимостью произвести подчистку причалов вследствие их обмеления в местах выхода канав, несущих дождевую воду в бухту «Золотой Рог». Второю причиною общего обмеления причалов являлось общее загрязнение бухты как от большого количества осадков землистых частиц, уносимых дождями в бухту, так и от мусора, выброшенного судами, с каковым явлением Управлению порта бороться в период интервенции было крайне трудно. Экскаватор оправдал возлагавшиеся на него надежды и произвел в 1924 г. значительную работу по очистке причалов, которая продолжается и в настоящем году.

Главною работою экскаватора в отчетном году была очистка котлована и подходов к строящейся Городской набережной. Со стороны различных ведомств и учреждений имеется значительный спрос на работу экскаватора, который в текущем году, в виду значительного количества плановых заданий экскаватору, Управлением порта не может быть удовлетворен. Кроме экскаватора Торгпорта, других действующих дноуглубительных снарядов в порту не имеется.

Во Владивостокском Военно-Морском порту имеется мощный землечерпательный караван, стоящий на приколе в ожидании ремонта.

Караван построен в Голландии, в г. Роттердаме, на верфи Смольдерс и К-о по заказу Морского Ведомства, каковому и был сдан в 1898 году.

Караван прибыл сюда в составе землечерпательной машины и 2-х землеотвозных самоходных паровых шаланд, из коих одна снабжена землесосом.

Корпус землечерпательной машины имеет длину 160 фут., ширину—36 фут. и углубление—12 фут.

Имеет 2 цилиндрических паровых котла, поверхностью нагрева около 3.500 кв. фут. и 2 машины системы Компаунд по 350 HP. Обе машины работают на 2 винта и служат как для движения землечерпалки, так и для работы на черпаковую цепь.

Производительность машины достигала до 60 куб. саж. в час при мягком грунте, среднюю производительность ее принимают 30 кубов.

Общее состояние подводной части корпуса землечерпалки хотя и удовлетворительное, но для приведения ее в надлежащее для работы состояние необходимо переменить много заклепок и часть листов.

Надводная часть корпуса требует капитального ремонта. Железная палуба местами насквозь проржавела, а деревянная настилка ее требует ремонта Деревянные надстройки погнили и требуют полного восстановления. Главная машина и котлы в удовлетворительном состоянии, требуют лишь текущего ремонта

Палубные вспомогательные механизмы, как то: брашпиль, лебедки и т. п., и черпаковая цепь требуют капитального ремонта. Углубление—12 фут. Корпуса стальные, имеется по два котла.

Подводная часть корпуса нуждается в среднем ремонте приблизительно в одинаковом с машиной объеме.

Крупных затрат потребует восстановление опускных днищ, пришедших в полную негодность.

Надводная часть в таком же состоянии, как и подводная.

Для движения шаланды снабжены каждая паровой машиной Компаунд мощностью 350 HP.

Шаланда № 2 снабжена всасывающей 12″ трубой и насосом и может работать, как землесос.

Общее состояние механизмов удовлетворительное, машина и котлы нуждаются лишь в текущем ремонте, палубные же механизмы требуют капитального ремонта.

Караван Военно-Морского порта является единственным для всего Дальнего Востока и потому несомненно, в связи с развитием портостроительства в здешних водах, должен быть отремонтирован и выпущен в работу. Капитальный ремонт каравана выражается довольно крупной цифрой в Руб. зол. 150.000.

В Николаевском н/А. Торговом порту имелся значительный караван в составе двух землечерпалок и двух самоходных шаланд.

В период интервенции зимою 1919-1920 г. весь караван был затоплен.

Мастерские, доки, эллинги. За истекший год во Владивостокском порту работали по судоремонту следующие мастерские:

1) Казенный Дальневосточный механический и судоремонтный завод, являющийся самым мощным по оборудованию и исполняющий всевозможные работы по ремонту корпусов, котлов и механизмов. Завод имеет пневматическую станцию для котельных работ и широко практикует электросварку и сварку ацетиленом.

Заводом исполняется чугунное и медное литье и в небольших отливках—стальное. Для докового ремонта у завода имеются два сухих дока.

2) Мастерские торгпорта. Описание оборудования мастерских помещено в отделе отчета о «Работе Управления порта». Ма-

стерские работают исключительно на удовлетворение собственных потребностей порта в судоремонте.

3) Мастерские союза металлистов и Райкомвода—небольшие по оборудованию, исполняют слесарно-механические работы по судоремонту. Работают все время под нагрузкою

4) Из частновладельческих мастерских работают только мастерская Шилова и Рополова.

Целый ряд мастерских, в том числе и мастерская Доброфлота, поставлены в консервацию из-за отсутствия достаточного количества работы.

В настоящее время во Владивостокском порту находятся в эксплоатации следующие доки:

1) Два новых сухих дока Владивостокского Военного порта, состоящих с 1918 года в ведении казенного Дальневосточного Механического и Судостроительного завода.

2) Плавучий док из 2-х секций, принадлежащий Владивостокскому Военному порту и эксплоатируемый.

3) Сухоподъемный эллинг частной фирмы Бринера, расположенный на земле арендуемой на южном берегу бухты «Золотой Рог».

4) Эллинг бывшего Военно-Промышленного комитета, ныне перешедший в ведение Управления Торгового порта.

I. Сухие доки.

Размеры их: длина от линии пилонов до подошвы носовой наклонной плоскости—621,5 фут, длина по кильблокам—564 фут., ширина входа—90 фут., наибольшая ширина—118 фут., наибольшая глубина до порогов—33 фута, наименьшая глубина—29 фут. Доки находятся в работоспособном состоянии и надлежащим образом оборудованы для установки судов до 600 футов длины. Доки имеют насосную и пневматическую станции, электрическую подстанцию и малую судостроительную мастерскую.

II. Плавучий док.

Двух-секционный плавучий док находится в ведении Военно-Морского порта. Размеры дока: общая длина—200 фут., внутренняя ширина—74 фута, грузоподъемность—5000 тонн. Находится в рабочем состоянии, но очень нуждается в ремонте, т. к. не ремонтировался с 1912 года. Служит для подъема судов Сибирской флотилии, главным образом, миноносцев.

III. Эллинг частной фирмы Бринер на арендованной у Комхоза земле. Грузоподъемность—250 тонн, длина тележки—100 фут. Пригоден для подъема малых судов до 130 фут. длины и до 35 фут. ширины. Требует капитального ремонта.

IV. Эллинг Управления Торгового порта. Является частью верфи бывшего Военно-Промышленного комитета. Верфь эта по ликвидации дел последнего перешла в ведение Управления порта. Грузоподъемность эллинга—80 тонн, длина тележки—60 фут.; пригоден для подъема судов длиною до 100 фут., шириною до 25 фут.

ГЛАВА VII.

Оборудование порта складочными помещениями. Открытые складочные площади порта. Механическое оборудование складов и причалов. Конвееры на причалах № 13 и 14. Электрическое оборудование.

На территории Владивостокского Торгового порта имеется следующее количество крытых для склада товаров площадей:

навесов	3.880 кв. метр.
пакгаузов железных	144.189 кв. метр.
пакгаузов камен.	7.399 кв. метр.
пакгаузов деревян.	1.798 кв. метр.
маслохранилищ на	4.000 тонн

Из вышеприведенного числа крытых помещений Владивостокскому порту принадлежит 23 пакгауза и навеса, общей площадью 46.114 кв. метр.

Конструкция пакгауза имеет свои особенности:

Стенки пакгауза состоят из стоек, обшитых железом. Ширина пакгауза равна 10 саж. и покрыта параболическими фермами, сделанными из 1″ досок. Получается очень дешевая конструкция (стоимость постройки около 50 руб. квадр. сажень пола), пространство внутри пакгауза ничем не стеснено.

Конструкция пакгаузов оправдала себя 15-летним существованием (в Коммерческом Агентстве).

Но конструкция эта имеет также свои недостатки: во-первых, она огнеопасна. Особенно опасным в пожарном отношении делают пакгауз досчатые фермы и досчатые связи между ними. Раз пожар начался в пакгаузе, остановить его уже невозможно.

Присутствие многочисленных деревянных частей в пакгаузе делает из него жертву домового грибка, который во Владивостоке сильно распространен, и бороться с которым очень затруднительно. Часть пакгаузов Торгпорта и Коммерческого Агентства заражена этим грибком, и принимаются все возможные меры к борьбе с ним.

Во Владивостоке свирепствуют страшной силы тайфуны.

Большие параболические поверхности крыш пакгаузов способствуют образованию ветровых вихрей, при чем поверх крыши пакгаузов образуются разреженные места, что вызывает давление снизу крыши воздуха, находящегося под нормальным давлением внутри пакгауза. Это и вызывает, главным образом, срывание листов кровли. Соответствующей конструкцией покрытия железом крыши, расположением клямер, можно уменьшить это явление, но избежать совершенно практически почти неосуществимо.

Пакгаузы Владивостокского Торгового порта были построены в период империалистической войны.

В это время в порту скопилось колоссальное количество грузов, и для их хранения потребовалось построить пакгаузы и навесы не только во всех свободных местах портовой территории, в районе б. Улисс,

но и на берегу Амурского залива, в б. Диомид, на 1-й Речке и пр. Стоимость всех построенных пакгаузов давно окупилась.

Пакгаузы, принадлежащие Торгпорту, можно разбить на три группы:

1-я группа: пакгаузы, находящиеся у глубоководных причалов.

2-я группа: пакгаузы, находящиеся у необорудованных причалов.

3-я группа: пакгаузы, находящиеся вне бухты Золотой Рог (на 1-й Речке, в б. Диомид и на мысу Солеваренном).

К 1-й группе принадлежат:

Пакгаузы №№ 310, 330, 340 и 351 (у Широкого Мола), №№ 40, 60 и 61 (у 4 и 6 причала на Эгершельде), №№ 470 и 480 (на Чуркине) и №№ 441, 442, 443 и 450 (на Угольной площадке). Их общая площадь—5232,5 кв. с., или 23.703 кв. метр.

В этих пакгаузах можно сложить: таможенного груза — 180 пуд. × 5232,5 = 941.850 или 15.440 тонн, зернового груза— 800 пуд.×5232,5=4.186.000 пудов, или 68.090 тонн.

Среднее расстояние пакгаузов до причалов—43 саж., или 92 метра.

Указанные пакгаузы большей частью бывают заняты грузами. У этих пакгаузов проходят железнодорожные пути и мощеные дороги.

Ко 2-й группе принадлежат:

а) Пакгаузы №№ 20, 21, 30, 31 и 32, находящиеся на Эгершельде.

Среднее расстояние этих пакгаузов до оборудования причала № 4—200 саж., или 426 метр., и до причала № 6—350 саж., или 746 метр.

Их общая площадь—2.850 кв. саж., или 12.967 метр.

Вместимость таможенного груза 180 пуд.×2850=513.000 пуд., или 8.403 тонн; зернового—800 пуд.×2850=2.280.000 пуд., или 37.347 тонн.

Эти пакгаузы занимаются Уссурийской ж. д. в том случае, когда железной дороге не хватает собственных пакгаузов для складов бобов и жмыхов. В остальное время эти пакгаузы пустуют и, таким образом, являются как бы резервом складочных помещений для Уссурийской жел. дор.

У этих пакгаузов проходят железнодорожные пути и мощеные дороги.

С организацией Транзитной части в порту, пакгаузы №№ 20, 21, 30, 31, 32, 40, 60 и 61 будут предназначены для грузов Транзитной части.

б) Пакгаузы №№ 510, 520, 530 и 560, находящиеся на Чуркине.

Среднее расстояние этих пакгаузов до причала № 48—300 саж., или 640 пог. метров, их общая площадь—1.600 кв. саж.,—7.280 кв. метр.

Вместимость: таможенного груза—180×1600=288.000 пуд.= 4.717 тонн. Зернового груза—800×1600=1.280.000 пуд.=20.966 тонн.

У пакгаузов проходят железнодорожные пути и грунтовые дороги. У пакгаузов №№ 510, 520 и 530 имеется шоссейная дорога (не укатанная).

Пакгаузы эти пустуют большую часть времени.

К 3-й группе принадлежат:

Пакгауз № 700 на 1-й Речке, который занимается обыкновенно грузами железной дороги или Губфондовой Комиссии.

Расстояние пакгауза от ближайшего причала—100 саж. или 213 метр.

Площадь пола—500 кв. саж. или 2.275 кв. метров.

Вместимость: таможенного груза—180×500=90.000 пуд.=1.474 тонн; зернового груза—800×500=400.000 пуд.=6.552 тонн.

Навес в б. Диомид занимается обыкновенно Военным Ведомством. Расстояние навеса от ближайшего причала—60 саж.=128 метр. Площадь—400 кв. саж.=1820 кв. метр.

Вместимость: таможенного груза—180 п.×400=1163 тонн; зернового груза—800 п.×400=320.000 пуд.=52.410 тонн.

Кирпичный склад для взрывчатых веществ, находящийся на мысу Солеваренном; площадь пола—102,52 кв. саж.

Общая вместимость всех портовых пакгаузов (общей площадью 10588,5 кв. саж.)—для таможенного груза: 1.905.930 пуд., или 31.244 тонн; для зернового груза—8.470.800 пуд., или 138.887 тонн.

В настоящее время Управление порта не предполагает видоизменять конструкцию пакгаузов и ограничивается их ремонтом.

С развитием грузооборота порта, с появлением ценных грузов, может появиться необходимость в замене приходящих в ветхое состояние деревянных пакгаузов железо-бетонными (или каменными, смешанной конструкции), безопасными в пожарном отношении.

Открытых складочных мест у порта имеется 70.000 кв. метр. Вне портовой территории имеется складов на 42.000 тонн груза.

Конвееры на причалах №№ 13 и 14. Механическое оборудование складов и причалов имеется у причалов №№ 13 и 14 в 6-ти пакгаузах, общей площадью 15.000 кв. метр., в которых помещается до 40.000 тонн груза.

Оборудование состоит в следующем:

Каждый причал и группа из трех пакгаузов имеют две постоянные возвышенные линии конвееров на эстокадах, проходящие над вагона-

ми через пакгаузы против понтонов плавучих пристаней. Каждая линия состоит из 8-ми звеньев и имеет 4 электрических мотора по 10 НР.

Два перегружателя, установленые на понтонах против постоянных линий конвееров, с моторами в 5 НР.

Два переносных подъемника, с моторами в 5 НР для подъема груза на возвышенную линию или на штабеля.

Пять переносных горизонтальных звеньев конвеера с моторами в 5 НР.

Два переносных накладных звена без мотора, для спускания груза со штабелей или возвышенной линии.

Десять переносных горизонтальных звеньев без мотора, приспособляемые к имеющимся моторам.

Рамы конвеерных звеньев состоят из стальных решеток, а движущие части—из ряда осей с колесами, которые бегут по раме и связаны бесконечной шарнирной цепью. Этот ряд осей с колесами образует как бы сплошную тележку, покрытую сверху брусками из твердого дерева, на которое и укладывается груз. Движение конвееров возможно в обоих направлениях. Производительность каждой линии рассчитана на 60 тонн в час.

Посредством конвееров можно исполнить следующие работы:

1) перемещать груз из вагона в пакгауз, и подымать его на штабель и спускать из штабеля.

2) Перемещать груз из вагонов непосредственно на пароход или палубу понтона плавучей пристани и в обратном направлении.

3) Перемещать груз из пакгауза на пароход или обратно, при чем скорость и стоимость перевалки из всех трех рядов пакгаузов почти одинакова.

Общая производительность двух постоянных верхних линий конвееров при погрузке на пароход будет 120 тонн в час, но, кроме того, возможно одновременно подавать груз из пакгауза первой линии и из вагонов, стоящих на береговых путях, в другие трюмы парохода вручную, при чем обе работы не будут мешать друг другу.

Электрическое оборудование. Для конвеерной установки электрическое оборудование заключается:

В укладке двух кабелей для тока высокого напряжения, соединяющих трансформаторную подстанцию на пристани Эгершельд с электрической сетью городской и сетью Дальневосточного Механического завода.

На подстанции установлены два трансформатора, мощностью по 150 киловольт ампер каждый, для превращения тока напряжения 2200 вольт в низкое напряжение 220 вольт.

От подстанции идут отдельные фидеры к каждой конвеерной эстокаде, от которых через ответвления питаются и моторы переносных звеньев. Распределительное устройство подстанции выполнено так, что каждый трансформатор может питаться от той или другой сети, и каждый фидер может получить ток от того или другого трансформатора, чем обеспечивается беспрерывность действия установки и в случае порчи сети или оборудования.

Средняя стоимость погрузки одного пуда бобов на конвеерах выражается в следующих цифрах:

При погрузке		с 1-й	линии	пакгаузов	—0,65 коп.
»	»	с 2-й	»	»	—0,75 коп.
»	»	с 3-й	»	»	—0,85 коп.
				В среднем......	—0,75 коп.

В эту стоимость не входит амортизация устройства конвееров.

Ведомость пакгаузов

Владивостокского Торгового Порта

1924 год.

№№ п. п.	№№ пакгауз.	Местонахождение пакгаузов.	Из какого материала.	Длина в саженях.	Ширина в саженях.	Высота.	Объем пакгауза кб. саж.	% годности.	Современ. стоимость кб. саж.	Общая современная стоимость пакгауза.	ПРИМЕЧАНИЕ.
1	20	Район Эгершельд		45.00	[illegible]	3.00	1350.00	90%	10 р. —	13.500 р.	
2	21	„	Деревянные, обшитые	70.00	10.00	3.00	2100.00	90%	10 р. —	21.000 р.	
3	30	„	волнистым оцинкованным	70.00	10.00	3.00	2100.00	70%	10 р. —	21.000 р.	Полы разобр.
4	31	„	железом, крыша желез-	50.00	10.00	3.00	1500.00	70%	10 г. —	15.000 р.	„
5	32	„	ная	50.00	10.00	3.00	1500.00	70%	10 р. —	15.000 р.	„
6	40	„		24.00	10.00	3.00	720.00	70%	10 р. —	7.200 р.	„
7	60	„		40.00	10.00	3.00	1200.00	80%	14 р. 44	14.000 р.	„
8	61	„		60.00	10.00	3.00	1800.00	70%	11 р. 74	21.000 г.	„
9	441	Район м. Чуркина		40.00	10.00	3.00	1200.00	90%	12 р. 50	15.000 р.	
10	442	„		60.00	10.00	3.00	1800.00	90%	10 р. —	18.000 р.	
11	443	„	Деревянные, обшитые	50.00	10.00	3.00	1500.00	90%	8 р. —	12.000 р.	
12	450	„	волнистым оцинкованным	50.00	10.00	3.00	1500.00	90%	10 р. —	15.000 р.	
13	470	„	железом, крыша желез-	40.00	[illegible]	3.00	1200.00	90%	10 р. —	12.000 р.	
14	480	„	ная	40.00	10.00	3.00	1200.00	90%	10 р. —	12.000 р.	
15	510	„		40.00	10.00	3.00	1200.00	90%	10 р. —	12.000 р.	
16	520	„		40.00	10.00	3.00	1200.00	70%	10 р. —	12.000 р.	Полы разобр.
17	530	„		40.00	10.00	3.00	1200.00	90%	12 р. 50	15.000 р.	
18	560	„ навес	Крыша покрыта рубероидом	40.00	10.00	2.40	960.00	60%	5 р. 13	5.000 р.	
19	310	Район Широкого Мола	Дерев., обшит. железом, крыша железная	50.00	10.00	3.00	1500.00	80%	16 р. 67	25.000 р.	
20	330	„	„	23.25	10.00	3.00	6975.00	80%	16 р. 67	11.836 р. 60	
21	340	„	„	40.00	6.00	3.00	720.00	80%	16 р. 67	12.000 р.	
22	351	„	„	40.00	5.67	3.00	678.00	80%	16 р. 67	11.302 р. 30	
23	700	Район Первая Речка	„	50.00	10.00	3.00	1500.00	90%	10 р. —	15.000 р.	
24	610	Мыс Солеваренн. б. Улис, склад	Кирпичн.. крыша жел.	22.00	4.66	—	—		—	—	
25	—	Бухта Диомид, навес	Крыша рубероид.	40.00	10.00	2.40	960.00	60%	5 р. 13	5.000 р.	

ГЛАВА VIII.

Здания, находящиеся на портовой территории.

Владивостокский порт является довольно крупным домовладельцем и имеет к 1 октября 1924 года 40 жилых и хозяйственных помещений (не говоря о пакгаузах, складах и пр., речь о которых была выше).

Дома порта по роду их службы можно разделить на 3 категории:

1-я категория—дома чисто хозяйственного, служебного назначения;

2-я категория—дома смешанного характера, частью населенных рабочими, служащими порта;

3-я категория—дома, населенные только рабочими и служащими.

В настоящее время состояние домов во многих случаях неудовлетворительное; ввиду того, что их доходы не превышают 5.000 руб., ремонт их ложился бременем на кассу порта.

В виду того, что Торгпорту, по роду своей деятельности, необходимо иметь на своей территории дома для служащих,—на этот расход приходится смотреть, как на неизбежный.

Однако, в этом отношении дома предположено разбить в отношении ремонта на 3 категории:

Первая категория: здания, которые необходимы порту по роду его службы, а также те, которые были отремонтированы и будут иметь продолжительное существование.

Вторая категория: здания, нужные для размещения служащих, но которые будут требовать значительного расхода на ремонт.

Третья категория: здания, бесполезные для порта, требующие значительного ремонта и подлежащие с наступлением теплого времени продаже с аукциона на снос (здания сносятся не одновременно).

К первой категории относятся следующие здания:

№ 4—находится вблизи водокачки, необходим для жилья машиниста и кочегаров;

№ 6—необходим для жилья водолива;

№ 7—необходим для жилья сторожа по охране динамитного склада;

№№ 16, 18, 19, 20 и 21—необходимы для жилья служащих на Чуркине и рабочих при мастерской и для портовой охраны;

№ 26—необходим для портовой охраны;

№ 28—необходим для помещения конюха;

№№ 32 и 33—необходимы для жилья служащих;

№№ 31 и 35—дома кирпичные, ценные, необходимы для жилья служащих;

№ 38—необходим для канцелярии надзирателей и для жилья служащих;

№№ 42, 43—необходимы для жилья служащих;

№ 44—необходим для Управления порта и для жилья служащих;

№ 46—необходим для береговых матросов в Семеновской гавани;
№ 48—необходим для береговых матросов у Лихтерной гавани;
№ 45—необходим для жилья кладовщика.

По второй категории: №№ 29, 30 и 34—необходимы для служащих, требуют значительного ремонта; дома, сравнительно, малоценные.

По третьей категории: №№ 1 и 2 требуют значительного ремонта, малоценны, для жилья служащих не нужны. Если не будут нужны для охраны, подлежат сносу;
№ 13—малоценен, требует значительного ремонта;
№ 22—пришел в полную негодность, разрушен грибком, огнеопасен;
№ 23—малоценен, требует значительного ремонта;
№ 24—малоценен, разрушен грибком, требует значительного ремонта, для жилья не приспособлен;
№ 47—малоценен, требует значительного ремонта;
№№ 25 и 27—малоценны, требуют значительного ремонта;
№ 36—малоценен, требует значительного ремонта;
№№ 37 и 39—малоценны, требуют значительного ремонта;
будки №№ 40 и 41—малоценны, бесполезно занимают площадь портовой территории, мешают движению;
дом № 52—малоценен, требует значительного ремонта, опасен в пожарном отношении.

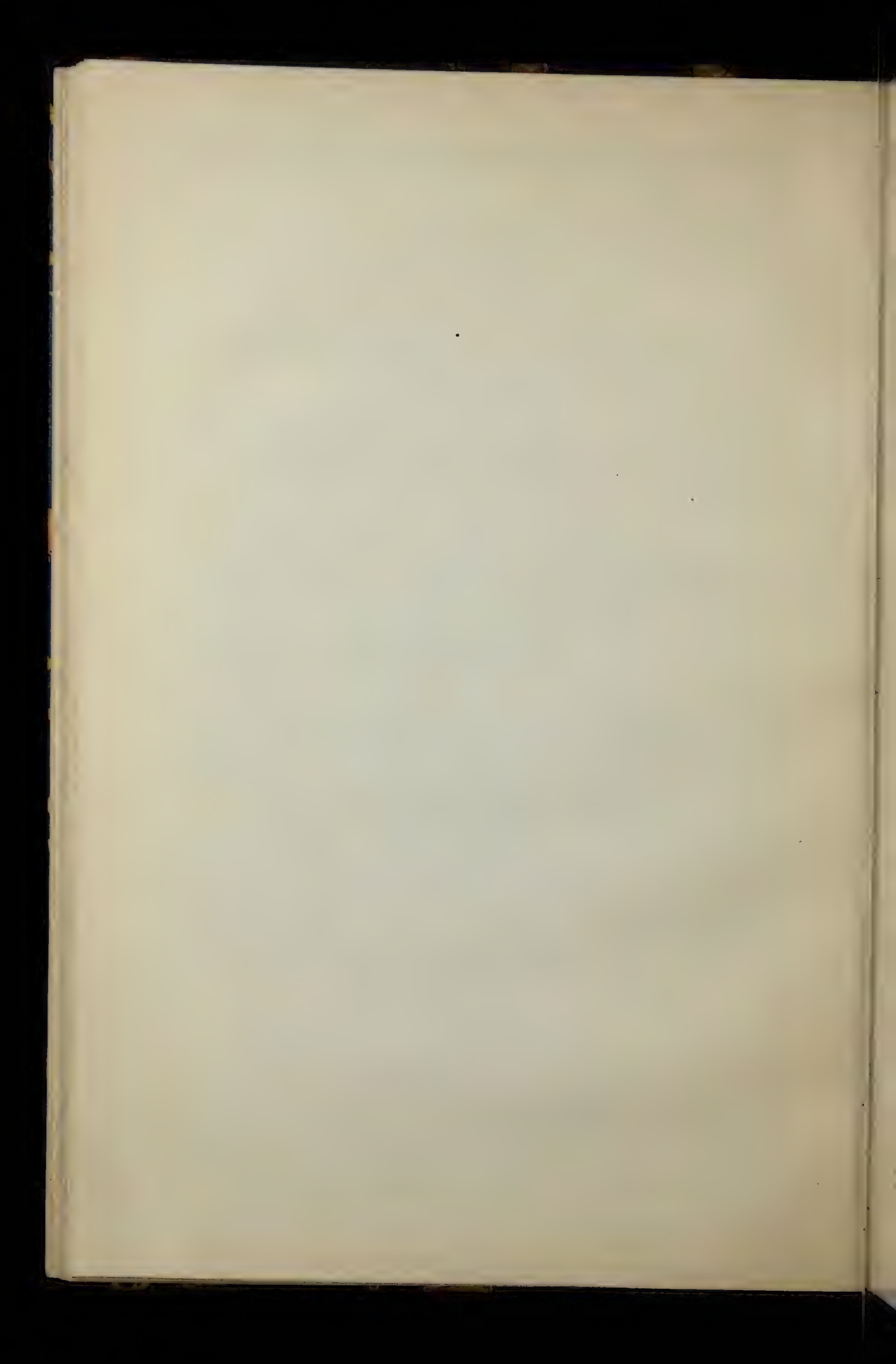
Все указанные в третьей категории дома очень холодные; живущие в них употребляют железные печки, что опасно в пожарном отношении.

В отношении домов 3-й категории предположено, как сказано выше, сносить их, или на случай, если служащие согласны поддерживать состояние дома, согласно требованиям порта, особенно в отношении пожарной безопасности—со служащих берется особая подписка, по которой дом передается в бесплатное пользование, за что они обязуются выполнить за свой счет все вышеуказанные требования.

В 1923 и настоящем году ремонт сделан по всем домам.

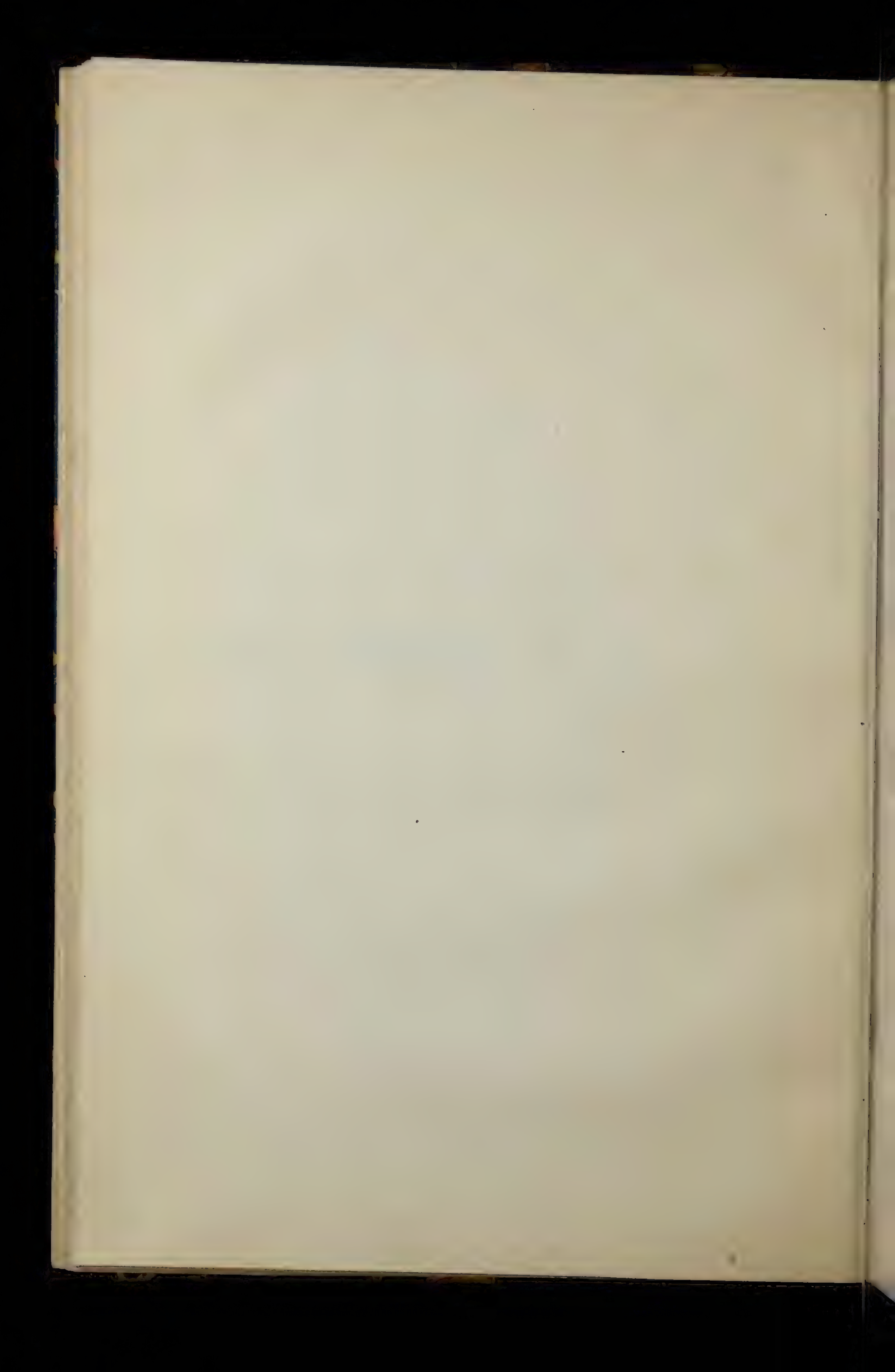
В 1925 году сумма, испрошенная по смете на ремонт, значительно меньше и равняется 75% доходности по всем домам.

Что же касается зданий, находящихся на портовой территории и принадлежащих другим учреждениям, то таковые распределяются следующим образом:
принадлежащие НКПС . . ..—4889 куб. метров,
» прочим учрежден. и ведомствам—32474 куб. метров.



ОТДЕЛ II.

Эксплоатационная деятельность порта.



ГЛАВА IX.

Грузообороты порта. Движение судов и грузов: годовое, месячное. Сведения о транзитных и местных грузах, вывезенных заграницу. Ведомость грузов, привезенных из-за границы. Грузы дальнего каботажа.

ГРУЗООБОРОТ

Владивостокского Торгового порта с 1-го октября 1923 года по 1-е октября 1924 года.

В пудах.

МЕСЯЦЫ	Малый каботаж.			Дальний каботаж			Заграничное плавание.			Общий	Общий	Общий	Маньчжурский
	Ввоз	Вывоз	Грузооборот	Ввоз	Вывоз	Грузооборот	Ввоз	Вывоз	Грузооборот	ввоз	вывоз	грузооборот	экспорт
Октябрь	552952	102127	655079	—	34456	34456	159872	1715610	1875482	712824	1852193	2565017	1247381
Ноябрь	505557	99719	605295	—	—	—	78237	2033004	2111241	583814	213723	2716537	1588995
Декабрь	148061	75981	224042	—	—	—	90342	3717237	3807579	238403	3793218	4031621	3183887
Январь	15670	46676	62346	803265	—	803265	97405	6293328	6390733	916340	6340004	7256344	5482282
Февраль	19197	12582	31779	—	—	—	55342	4879987	4935329	74539	4892569	4967108	4058913
Март	63078	53489	116567	340762	—	340762	153166	7854795	8007961	557006	7908290	8465296	5846847
Апрель	167439	111445	278884	1281843	—	1281843	88078	4859630	4947708	1537360	4971075	6508435	3195937
Май	292062	317268	609330	—	—	—	138248	2966508	3104856	430310	3283876	3714185	2780665
Июнь	397885	387520	785406	—	632494	632494	213647	3542870	3756517	611533	4562884	5174417	2022252
Июль	325200	211693	536898	—	—	—	237024	1937139	2174163	562224	2148832	2711056	1382536
Август	377279	338225	715504	400430	—	400430	104632	3315029	3419661	882341	3653254	4535595	2573132
Сентябрь	482769	195392	678161	—	—	—	303236	2528736	3831972	786005	3724128	4510133	2810787
ИТОГО	3347170	1952117	5299287	2826300	666950	3493250	1719229	46643973	48363202	7892699	49263040	57155739	37073608

Движение

через Владивостокский Торговый порт грузов и судов заграничного, дальнего и малого каботажного плавания с 1-го октября 1923 года по 1-е октября 1924 года.

ПО ПРИХОДУ.

ФЛАГ	С грузом.			Без груза.		ВСЕГО	
	Судов	Регистр. тонн нетто	Пудов	Судов	Регистр. тонн нетто	Судов	Регистр. тонн нетто
ЗАГРАНИЧНОЕ ПЛАВАНИЕ.							
Британский	11	30924	230201	28	133603	39	164527
Германский	3	14456	7520	2	6051	5	20507
Голландский	1	4568	51	12	58163	13	62731
Датский	1	5512	2	1	5223	2	10735
Китайский	3	2822	137796	1	3871	4	6693
Корейский	--	—	—	3	94	3	94
Норвежский	1	1025	56577	10	16465	11	17490
Панамский	—		—	1	2995	1	2995
СССР	31	38492	923240	39	40453	70	78945
Шведский	1	3509	29	10	33046	11	36555
Японский	110	100100	357807	119	185061	229	285161
	162	201408	1719229	226	485025	388	686433
Менее 20 р. т.							
Корейский	—	—	—	20	161	20	161
Китайский		—	—	2	21	2	21
СССР	—	—	—	21	223	21	223
Итого по заграничному плаванию	162	201408	1719229	269	485430	431	686838
ДАЛЬНИЙ КАБОТАЖ.							
Британский	2	5714	741419	-	.	2	5714
Германский	1	2743	402608	—		1	2743
Итальянский	1	2874	400430	—	-	1	2874
СССР	2	11029	1281843	—	—	2	11029
Итого по дальнему каботажу	6	22360	2826300	—	—	6	22360
МАЛЫЙ КАБОТАЖ.							
Под флагом СССР.							
Пароходы	155	51779	240571	22	15886	177	67665
Буксирные пароходы с баржами	752	1299	1348440	302	561	1114	1860
Парусн. суда китайск. и корейского типа	6435	—	1758159	738	-	7173	—
Итого по малому каботажу	7342	53078	3347170	1122	16447	8464	69525
ВСЕГО	7510	276846	7892699	1391	501877	8901	778723

Движение

через Владивостокский Торговый порт грузов и судов заграничного, дальнего и малого каботажного плавания с 1 октября 1923 г. по 1 октября 1924 г.

ПО ОТХОДУ.

Флаг	С грузом			Без груза		ВСЕГО	
	Судов	Регистр. тонн нетто	Пудов	Судов	Регистр. тонн нетто.	Судов	Регистр. тонн нетто
Заграничное плавание							
Британский	39	164526	12889982	2	5714	41	170240
Голландский	13	62731	5014120	—	—	13	62731
Германский	5	20507	1577133	1	2743	6	23250
Датский	2	10735	485449	—	—	2	10735
Итальянский	—	—	—	1	2874	1	2874
Китайский	5	7646	541964	—	—	5	7646
Корейский	—	—		3	94	3	94
Норвежский	5	9733	614416	7	10675	12	20408
Панамский	1	2995	422232	—	—	1	2995
СССР	57	70757	3980416	3	3044	60	73801
Шведский	10	34557	3602753	1	1997	11	36554
Японский	196	261007	17474893	46	26136	242	287143
	333	645194	46603358	64	53277	397	698471
Менее 20 рег. тонн							
Корейский	18	230	32354	19	143	37	373
СССР	10	122	8261	4	44	14	166
Итого по заграничному плаванию . .	361	645546	46643973	87	53464	448	699010
Дальний каботаж							
СССР	2	8225	666950	—	—	2	8225
Малый каботаж							
Под флагом СССР:							
Пароходы	170	67000	1442469	9	9627	179	76627
Буксирн. пароходы с баржами	419	1136	323038	570	570	989	1706
Парусн. суда китайского и корейск. типа . .	4020	—	186610	3156	—	7176	—
Итого по малому каботажу . . .	4609	68136	1952117	3735	10197	8344	78333
Всего	4972	721907	49263040	3822	19969	8794	785568

С В Е Д Е Н И Я

о движении судов заграничного плавания через Владивосток-
ский Торговый порт.

С 1-го октября 1923 г. по 1-е октября 1924 г.

СВЕДЕНИЯ

о движении судов заграничного плавания через Владивостокский Торговый порт.

С 1-го октября 1923 года по 1-е октября 1924 года. **ПО ПРИХОДУ.**

ФЛАГ.	Октябрь.					Ноябрь.				
	С грузом.			Без груза.		С грузом.			Без груза.	
	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.
Британский	1	1026	25771	1	5880	3	11526	18571	1	3548
Германский	1	4433	3829	—	—	—	—	—	1	3197
Голландский	—	—	—	1	5002	—	—	—	1	4911
Датский	—	—	—	1	5223	—	—	—	—	—
Китайский	1	953	26266	—	—	1	953	18282	—	—
Норвежский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СССР	3	3562	51751	—	—	2	1488	7442	2	2358
Шведский	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3980
Японский	14	13229	52255	6	6704	5	4911	33942	4	3808
Итого	20	23203	159872	9	22860	11	18878	78237	10	21802

ФЛАГ.	Декабрь.					Январь.				
	С грузом.			Без груза.		С грузом.			Без груза.	
	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.
Британский	1	1027	64330	1	5877	2	5148	22956	2	7479
Германский	—	—	—	—	—	1	4897	2598	—	—
Голландский	—	—	—	1	5335	—	—	—	2	4568
Датский	—	—	—	—	—	1	5512	2	—	—
Китайский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Норвежский	—	—	—	—	—	1	1052	56577	1	3073
СССР	2	1533	1691	2	2964	3	3781	3609	5	7351
Шведский	1	3509	29	—	—	—	—	—	2	9393
Японский	6	6583	24292	9	14648	6	7695	11663	7	12399
Итого	10	12652	90342	13	28825	14	28058	97405	18	44263

ФЛАГ.	Февраль.					Март.				
	С грузом.			Без груза.		С грузом.			Без груза.	
	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.
Британский	1	1026	20303	2	8632	1	1027	83892	2	9037
Германский	1	5126	1099	—	—	—	—	—	—	—
Голландский	—	—	—	1	4225	—	—	—	1	5830
Датский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Китайский	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3871
Корейский	—	—	—	—	—	—	—	—	1	42
Норвежский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Панамский	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2995
СССР	3	2504	12260	5	5476	4	5304	56486	11	12890
Шведский	—	—	—	1	2596	—	—	—	2	5941
Японский	6	7260	21680	12	20986	28	10491	12788	23	31328
Итого	11	15916	55342	21	42185	33	16822	153166	42	71934

ФЛАГ.	Апрель.					Май.				
	С грузом.			Без груза.		С грузом.			Без груза.	
	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.
Британский	—	—	—	4	20588	—	—	—	2	10033
Германский	—	—	—	1	2854	—	—	—	—	—
Голландский	—		—	1	4893	—	—		1	5002
Датский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Китайский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Корейский	—	—	—	1	30	—	—		1	22
Норвежский	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4485
Панамский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СССР	3	3851	75165	4	5920	3	3851	112941	1	20
Шведский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Японский	6	6817	12913	18	21898	8	8413	25307	13	25659
Итого	9	10668	88078	29	56192	11	12264	138248	21	45227

ФЛАГ	Июнь					Июль				
	С грузом			Без груза		С грузом			Без груза	
	Судов	Рег. тонн нетто	Пудов.	Судов	Рег. тонн нетто	Судов	Рег. тонн нетто	Пудов.	Судов	Рег. тонн нетто
Британский	—	—	—	4	19557	1	4123	50	2	10756
Германский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Голландский	—	—	—	2	10146	1	4568	51	—	—
Датский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Китайский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Корейский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Норвежский	—	—	—	1	1949	—	—	—	2	2712
Панамский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СССР	2	2270	197673	1	28	3	3796	227966	3	1553
Шведский	—	—	—	1	1997	—	—	—	—	—
Японский	8	9188	15974	5	10782	6	6402	8957	9	11987
Итого	10	11458	213647	14	44459	11	18889	237024	16	27008

ФЛАГ	Август					Сентябрь				
	С грузом			Без груза		С грузом			Без груза	
	Судов	Рег. тонн нетто	Пудов.	Судов	Рег. тонн нетто	Судов	Рег. тонн нетто	Пудов.	Судов	Рег. тонн нетто
Британский	—	—	—	6	27790	1	6021	328	1	4426
Германский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Голландский	—	—	—	1	4055	—	—	—	1	4196
Датский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итальянский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Китайский	1	916	93248	—	—	—	—	—	—	—
Корейский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Норвежский	—	—	2	2	2857	—	—	—	1	1389
Панамский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СССР	—	—	—	3	72	3	6552	176256	2	1536
Шведский	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9139
Японский	6	7078	11384	5	7219	11	12033	126652	8	17583
Итого	7	7994	104632	17	41993	15	24606	303236	16	38269

ФЛАГ	ВСЕГО ЗА 12 МЕСЯЦЕВ				
	С грузом			Без груза	
	Судов.	Регистр. тонн нетто	Пудов	Судов.	Регистр. тонн нетто
Британский	11	30924	236201	28	133663
Германский	3	14456	7526	2	6051
Голландский	1	4568	51	12	58103
Датский	1	5512	2	1	5223
Итальянский	—	—	—	—	—
Китайский	3	2822	137796	1	3871
Корейский	—	—	—	3	94
Норвежский	1	1025	56577	10	16465
Панамский	—	—	—	1	2995
СССР	31	38492	923240	39	40453
Шведский	1	3509	29	10	33046
Японский	110	100100	357807	119	185061
Итого	162	201408	1719229	226	485025
Менее 20 регистр. тонн					
Корейский	—	—	—	20	161
Китайский	—	—	—	2	21
СССР	—	—	—	21	223
ВСЕГО	162	201408	1719229	269	485430

О движении судов заграничного плавания через Владивостокский Торговый Порт

с 1-го октября 1923 года по 1-е октября 1924 года.

ПО ОТХОДУ.

ФЛАГ.	Октябрь.					Ноябрь.				
	С грузом.			Без груза.		С грузом.			Без груза.	
	Судов.	Рег. тонн.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн.	Судов.	Рег. тонн.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн.
Британский	2	6906	552411	—	—	2	5683	343701	—	—
Голландский	1	5002	149622	—	—	1	4911	375308	—	—
Германский	1	4433	47730	—	—	—	—	—	—	—
Датский	—	—	—	—	—	1	5223	278764	—	—
Китайский	1	953	25339	—	—	2	1906	54763	—	—
Норвежский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СССР	4	5234	219974	—	—	1	847	393	1	1511
Шведский	—	—	—	—	—	1	3980	313469	—	—
Японский	13	13746	720534	3	2028	15	15919	666606	—	—
Итого	22	36274	1715610	3	2028	23	38469	2033004	1	1511

ФЛАГ.	Декабрь.					Январь.				
	С грузом.			Без груза.		С грузом.			Без груза.	
	Судов.	Рег. тонн.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн.	Судов.	Рег. тонн.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн.
Британский	4	16295	1064549	—	—	4	12627	1300626	1	3399
Голландский	1	5335	394644	—	—	1	4568	442903	—	—
Германский	1	3197	434135	—	—	1	4897	318240	1	2743
Датский	—	—	—	—	—	1	5512	206685	—	—
Китайский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Норвежский	—	—	—	—	—	2	4098	381575	—	—
СССР	6	8238	284608	—	—	9	10599	730983	1	1511
Шведский	1	3509	464502	—	—	1	5063	416775	—	—
Японский	13	10155	1074799	2	1399	15	24651	2465541	—	—
Итого	26	52720	3717237	2	1399	34	72015	6293328	3	7653

ФЛАГ.	Февраль.					Март.				
	С грузом.			Без груза.		С грузом.			Без груза.	
	Судов.	Рег. тонн.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн.	Судов.	Рег. тонн.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн.
Британский	2	8632	877247	—	—	3	10063	1009465	1	2315
Голландский	1	4225	213794	—	—	1	5830	620780	—	—
Германский	1	5126	389474	—	—	—	—	—	—	—
Датский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Китайский	—	—	—	—	—	1	3871	388119	—	—
Корейский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Норвежский	—	—	—	—	—	—		—		
Панамский	—	—	—	—	—	1	2995	422232	—	—
СССР	10	12113	1058689	—	—	11	13515	899392	—	—
Шведский	1	4330	502697	—	—	3	8536	1073501	—	—
Японский	14	19798	1838086	—	—	30	41126	3441306	23	5798
Итого	29	54224	4879987	—	—	50	85936	7854795	24	8113

ФЛАГ.	Апрель.					Май.				
	С грузом.			Без груза.		С грузом.			Без груза.	
	Судов.	Рег. тонн.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн.	Судов.	Рег. тонн.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн.
Британский	5	21614	1255313	—	—	2	10033	715980	—	—
Голландский	1	4893	449859	—	—	1	5002	491803	—	—
Германский	1	2854	387554		—	—	—	—	—	—
Датский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Китайский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Корейский	—		—	2	72	—	—	—	1	22
Норвежский	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4485
Панамский			—		—		—	—	—	—
СССР	5	7480	461810	—	—	2	2358	20836	—	—
Шведский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Японский	28	33313	2305094	8	1565	16	22552	1737509	4	7060
Итого	40	70154	4859630	10	1637	21	39945	2966128	8	11573

ФЛАГ	Июнь					Июль				
	С грузом			Без груза		С грузом			Без груза	
	Судов	Рег. тонн нетто	Пудов	Судов	Рег. тонн нетто	Судов	Рег. тонн нетто	Пудов	Судов	Рег. тонн нетто
Британский	4	19557	1498289	—	—	3	14879	1250461	—	—
Голландский	2	10146	721120	—	—	—	—	—	—	
Германский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Датский	—	—	—	—		—	—	—	—	—
Китайский		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Корейский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Норвежский	1	2918	94302	1	1949	—	—	—	1	1384
Панамский		—	—	—	—	—	—	—	—	—
СССР	3	3781	96566	—	—	1	22	431	1	22
Шведский	—	—	—	1	1997	—	—	—	—	—
Японский	13	19426	1132593	—	—	14	18814	684656	1	461
Итого	23	55828	3542870	2	3946	18	33715	1935548	3	1867

ФЛАГ	Август					Сентябрь				
	С грузом			Без груза		С грузом			Без груза	
	Судов	Рег. тонн нетто	Пудов	Судов	Рег. тонн нетто	Судов	Рег. тонн нетто	Пудов	Судов	Рег. тонн нетто
Британский	4	19751	1678481	—	—	4	18486	1343459	—	—
Голландский	2	8623	828454	—	—	1	4196	325833	—	—
Германский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Датский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Итальянский	—	—	—	1	2874	—	—	—	—	—
Китайский	1	916	73743	—	—	—	—	—	—	—
Корейский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Норвежский	1	1328	130139	2	2857	1	1389	8400	—	
Панамский	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СССР	4	5059	166249	—	—	1	1511	40485	—	—
Шведский	—	—	—	—	—	3	9139	801809	—	—
Японский	10	12836	399419	2	2568	15	22671	1008750	3	525
Итого	22	48513	3276485	5	8299	25	57392	3528736	3	525

ФЛАГ	ВСЕГО ЗА 12 МЕСЯЦЕВ				
	С грузом			Без груза	
	Судов	Регистр. тонн нетто	Пудов	Судов	Регистр. тонн нетто
Британский	39	164526	12889082	2	5714
Голландский	13	62731	5014129	—	—
Германский	5	20507	1577133	1	2743
Датский	2	10735	485449	—	—
Итальянский	—	—	—	1	2874
Китайский	5	7646	541964	—	—
Корейский	—	—	—	3	94
Норвежский	5	9733	614416	7	10675
Панамский	1	2995	422232	—	—
СССР	57	70757	3980416	3	3044
Шведский	10	34557	3602753	1	1997
Японский	196	261007	17474893	46	26136
Итого...	333	645194	46603358	64	53277
Менее 20 регистр. тонн:					
Корейский	18	230	32354	19	143
СССР	10	122	8261	4	44
ВСЕГО...	361	645546	46643973	87	53464

Сведения

о движении через Владивостокский Торговый порт грузов и судов малого каботажного плавания с 1-го октября 1923 года по 1-ое октября 1924 года.

ПО ПРИХОДУ.

Месяцы	Пароходы.					Буксирные пароходы с баржами.					Парусные суда кит. и кор. типа.			Всего.				
	С грузом.			Без груза.		С грузом.			Без груза.		С грузом.		Без груза.	С грузом.			Без груза.	
	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Судов.	Пудов.	Судов.	Судов.	Рег. тонн нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн нетто.
Октябрь	13	2783	14471	1	135	123	184	224339	20	101	1134	314142	—	1270	2967	552952	30	236
Ноябрь	21	11379	27180	3	3058	149	410	313800	17	40	575	164597	—	745	11789	505577	20	3098
Декабрь	15	7322	26502	1	130	59	166	113615	7	7	59	7944	—	133	7488	148061	8	137
Январь	13	6075	15664	—	—	2	—	6	—	—	—	—	—	15	6075	15670	—	—
Февраль	12	2935	19197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	2935	19197	—	—
Март	10	1511	18205	3	2142	27	—	32300	20	—	17	12573	4	54	1511	63078	27	2142
Апрель	12	3131	17114	8	702	34	126	36773	44	12	235	113555	82	281	3257	167439	134	804
Май	15	3034	5635	1	880	89	115	97150	50	76	656	189277	116	758	4069	202062	167	956
Июнь	14	4761	13765	3	4454	77	103	137779	47	96	707	246342	121	858	4864	397886	171	4550
Июль	10	1763	15965	—	—	68	72	111229	40	76	836	198006	192	914	1835	325200	232	76
Август	9	2731	24103	1	4160	66	52	134064	65	75	952	219112	156	1027	2783	377279	222	4235
Сентябрь	13	3434	42770	1	135	58	71	147395	43	78	1204	292604	67	1275	3505	482769	111	213
Итого	155	51779	240571	22	15886	752	1299	1348449	362	561	6435	1758150	738	7342	53078	3347170	1122	16447

Сведения

о движении через Владивостокский Торговый порт грузов и судов малого каботажного плавания с 1-го октября 1923 г. по 1-ое октября 1924 г.

ПО ОТХОДУ.

Месяцы	Пароходы.					Буксирные пароходы с баржами.					Парусн. суда кит. и корейского типа.			Всего				
	С грузом.			Без груза.		С грузом.			Без груза.		С грузом.		Без груза.	С грузом.			Без груза.	
	Судов.	Рег. тонн. нетто.	Пудов.	Судов	Рег. тонн. нетто.	Судов.	Рег. тонн. нетто.	Пудов.	Судов.	Рег. тонн. нетто	Судов.	Пудов.	Судов.	Судов.	Рег. тонн. нетто.	Пудов.	Судов	Рег. тонн. нетто.
Октябрь	15	4351	72543	—	—	68	69	12228	84	143	1157	17356	—	1240	4420	102127	84	143
Ноябрь .	18	8062	67983	2	491	48	283	10909	108	127	584	20827	—	650	8345	99719	110	618
Декабрь	14	4835	71278	—	—	16	138	3999	35	23	68	704	—	98	4973	75981	35	23
Январь .	13	4920	46676	—	—	—	—	—	—	—	—	—		13	2920	46676		—
Февраль	10	2283	12582	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	10	2283	12582	1	—
Март . .	14	5315	37129	1	189	17	—	10294	36	—	3	66	10	34	5315	53489	47	189
Апрель .	11	3419	51799		—	39	146	47082	—	—	272	12564	—	322	3565	111445	—	—
Май . .	19	10998	279385	—	—	40	125	7593	76	49	776	30290	—	835	11123	317268	76	49
Июнь .	16	9558	354979	—	—	51	123	5986	61	62	266	26555	626	333	9681	387520	687	62
Июль . .	15	4656	182467	1	4160	49	43	3268	42	108	313	25958	719	377	4699	211693	762	4268
Август .	12	4425	115581	3	3140	45	93	203113	77	38	292	19531	809	349	4518	338225	889	3178
Сентябрь	13	4178	150067	2	1647	40	110	12506	50	20	289	32759	992	348	4294	195332	1044	1667
Итого .	170	67000	1.442.469	9	9627	419	1136	323038	570	570	4020	186010	3156	4609	68130	1952117	3735	10197

СВЕДЕНИЯ

о транзитных и местных грузах вывезенных заграницу через Владивостокский Торговый порт

с 1-го октября 1923 года по 1-е октября 1924 года.

РОД ТОВАРА	Октябрь		Ноябрь		Декабрь		Январь		Февраль		Март		Апрель	
	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.
1. Хлеб в зерне и крупа всякая	3000	32250	3047	45598	6083	96030	24707	204402	53708	335104	5769	328181	7136	5484
2. Мука всякая	18600	4935	26908	1449	32172	7026	34020	3840	68130	3100	8850	350	28916	—
3. Бобы, горох и фасоль	543896	—	1443212	43011	2295025	19653	3447395	27084	2252819	11186	3630298	32172	2033694	5479
4. Семена всякие	—		—	63550	10147	18223	14442	86863	88930	78474	49995	88548	—	21136
5. Жмыхи всякие	635242	9321	106967	20908	511459	22748	1807962	28688	1442968	9513	1803311	7834	834488	10385
6. Лен чесаный	—		—	—	—	—	—	953		14			—	—
7. Фураж	—	—		—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	
8. Мясо скотское и дичь битая			2796	805	131875	22	11080	—	5200	—	14270	—	8579	58008
9. Яйца куриные битые	—	—		—	29365	—	—		—	—	—	—		—
10. Масло экспортное	—	53	—	—	—	—	—	210	—	—	—	—		—
11. Масло растительное всякое	25048		—	—	87396	—	87508	—	118192	—	251805	—	183504	—
12. Рыба всякая, рыбн. прод. и икра	—	3925	—	3321	—	24057	—	23084	—	43060	—	108670	—	259499
13. Фрукты, овощи и плоды всякие	—	7102	—	8455		85788	—	147		—	—	27	—	—
14. Лесные материалы	21519	314094	—	256081	76725	257339	42040	303237	21776	338781	65201	1442307	99020	1293275
15. Шерсть	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2867
16. Уголь каменный	—	83725	—	—	—	—	—	6200	—	—	—	—	—	—
17. Продукты древесной перегонки		5669	—	1008	—	200	—	790	—	—	—	—	—	—
18. Кости для удобрения	—	—	—	—	—	1261	—	1555		930	—	—	—	—
19. Кишки соленые скотские	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20. Лом металлов	—	6200	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	7340
21. Домашние вещи	—	473	—	234	—	127	12153	427	—	52	—	241	—	84
22. Разные товары	76	476	6065	589	640	878	—	1291	7184	854	17198	146	—	46
ИТОГО	1247381	468229	1588995	444009	3183887	533350	5482282	811046	4058913	821074	5846847	2007948	3195937	1663693

РОД ТОВАРА	Май		Июнь		Июль		Август		Сентябрь		ВСЕГО	
	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.	Транзит	Местн.
1. Хлеб в зерне и крупа всякая	12017	—	2003	—	1013	—	4511	44416	—	—	122994	1150594
2. Мука всякая	21081	—	11676	—	11368	—	17625	—	54831	100	335077	20809
3. Бобы, горох и фасоль	1084370	—	1878907	2055	1124379	—	2412095	—	2206197	985	24352287	142525
4. Семена всякие	24317	—	—	—	24955	—	31621	—	46244	—	290657	356794
5. Жмыхи всякие	1456758	—	693736	4451	113755	6906	19443	—	311033	2019	9740122	122773
6. Лен чесаный	—	682	—	—	—		—	—	—	610	—	2259
7. Фураж	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400
8. Мясо скотское и дичь битая	—	—	—	—	—			—	—	—	173800	58925
9. Яйца куриные битые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29365	—
10. Масло экспортное	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	263
11. Масло растительное всякое	134720	—	331445	—	93788	—	86005	—	154421	—	1553962	—
12. Рыба всякая, рыбн. прод. и икра	—	15965	—	17903	—	4858	—	567	—	44237	—	549401
13. Фрукты, овощи и плоды всякие	—	—	—	8	—	—	—	28340	—	10700	—	140565
14. Лесные материалы	47402	168222	4485	581684	13292	530354	1832	622978	38061	643981	432022	6812393
15. Шерсть	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	2867
16. Уголь каменный	—	—	—	124	—	—	—	—	—	—	—	90049
17. Продукты древесной перегонки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7073
18. Кости для удобрения	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3740
19. Кишки соленые скотские	—	—	—	2940	—	—	—	—	—	—	—	2940
20. Лом металлов	—	—	—	10769	—	11806	—	42695	—	14648	—	93452
21. Домашние вещи	—	164	—	220	—	381	—	109	—	218	—	2730
22. Разные товары	—	910		464	—	310	—	2792	—	451	43316	9207
ИТОГО	2780665	185943	2922252	620618	1882530	554609	2573132	741897	2810787	717949	37073608	9570365

ВЕДОМОСТЬ

грузам, привезенным из-за границы морским путем через Владивостокский Торговый порт.

С 1-го октября 1923 года по 1-е октября 1924 года.

Наименование товаров.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь	Январь.	Февраль	Март.	Апрель	Май.	Июнь.	Июль.	Август.	Сентябрь	ВСЕГО.
	пуды.	пуды.	пуды.	пуды.	пуды.	пуды.	пуды.	пуды.	пуды.	пуды.	пуды.	пуды.	пуды.
Хлеб и зерно	11351	—	38249	44968	—	83414	145	—	157964	51127	81918	—	469136
Мука всякая	753	—	3717	10174	678	9605	51053	27174	1092	22540	—	2053	125535
Лен, пенька и изделия из нее	63256	3330	549	3926	12400	804	169	25583	3440	301	702	16175	130815
Консервы всякие	246	209	47	—	—	—	—	—	6	—	—	—	508
Масло животное, молочные продукты, сало и жиры животные	11381	9610	3724	7042	10597	17670	4214	18030	23919	9090	4501	9638	130328
Масло растительное всякое	1130	568	893	—	—	—	—	—	—	934	—	—	3525
Фрукты, овощи и плоды всякие	7330	2101	3691	972	321	582	1362	1092	920	864	—	644	19885
Соль	—	—	—	—	—	—	—	—		118612	—	114576	233188
Сахар и кондитерские товары	5090	189969	176	225	4024	11829	1508	692	106	1723	—	842	45184
Чай	13037	11206	12371	5398	5101	3771	90	5599	9154	11772	3424	37120	118135
Табак и изделия	634	605	—	404	—	849	457	3161	584	1639	—	62	8395
Продукты древесной перегонки	—	—	—	—		—	—	781	—	6343	—	251	7375
Минеральн. строит. материалы	2938	823	—	936	—	—	1381	—	—	—		—	6078
Металлы не в деле	3896	3717	2604	1951	4125	2688	749	2084	169	52	1952	759	24737
Металлические изделия	485	2236	790	2542	2637	1390	1135	7532	3128	1104	62	3873	26914
Заводские и земледельческие машины	1700	1018	28	558	75	—	1754	21441	3778	1347	59	131	31889
Кожа и кожевенные товары	36	—	—	116	—	—	—	421	—	108	9	—	693
Плетеные изделия, циновки и проч.	268	1844	221	37	317	—	—	—	27	214	—	—	2928
Темные нефтепродукты	29	984	184		—		—		—	835	—	280	2312
Мануфактурные и галантерейные товары	3167	1247	2540	2891	2083	2616	891	1669	1403	1733	1426	2351	24077
Бумага, картон, изделия из них, бумажная масса и проч.	4038	7593	17580	8806	1389	8202	6930	10464	444	1028	2509	12363	81436
Стекло и стеклянные изделия	133	654	101	111	145	36	95	121	132	246	40	39	1853
Яйца и яичные продукты	—	—	—	1946	670	725	2188	67	33	87	—	68	5793
Москательные и Фармацевтическ. продукты	14480	9929	1877	3027	4415	4594	9509	7418	6934	2060	6514	600	71357
Хлопок и вата	164	6	—	190	212	—	—	286	—	307	236	352	1753
Рыба всякая, свежая и сушеная	—	265	134	159	6	—		—	28	264	—	100070	100926
Припасы	—	—	—	—	—	—	30	319	—	802	—	145	1296
Домашние вещи	14021	1183	542	—	—	—	—	—	5	—	—	—	15751
Спички	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1155	—	—	1155
Оружие	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	665	—	665
Разные	309	140	324	126	5958	4205	3827	4305	315	731	625	844	21609
ИТОГО	150872	78237	90342	97405	55342	153166	88078	138248	213647	237024	104632	303236	1719229

ГРУЗООБОРОТ

на судах дальнего каботажного плавания по Владивостокскому Торговому порту с 1 октября 1923 г. по 1-е октября 1924 г.

ПО ПРИХОДУ.	
Наименование товара.	Вес в пудах.
Пшеница	1.208.388
Фрукты сушеные	1.642
Соль	933.973
Сахар	166.640
Цемент	115.000
Керосин	400.657
Итого по ввозу	2.826.300

ПО ОТХОДУ.	
Наименование товара.	Вес в пудах.
Чай	34.456
Госимущество	627.090
Магнезия	5.395
Домашние вещи	9
Итого по вывозу	666.950

Грузооборот—3.493.250 пудов.

ГЛАВА X.

Портовые сборы и ставки. Таксы плат, взимаемых за предоставляемые услуги учреждениями, работающими в порту.

Портовые сборы, взимаемые во Владивостокском Торговом порту на 1 октября 1924 года.

ОСНОВНЫЕ СБОРЫ:

I. Корабельный сбор.

Взимается с приходящих в порт и отходящих из него морских торговых судов каждый раз за приход и отдельно за отход, если судно совершило в порту торговую (грузовую или пассажирскую) операцию.

С судов, плавающих под морским флагом СССР, совершающих рейсы между русскими портами в большом каботаже и поддерживающих постоянные срочные сношения между Владивостоком и иностранными портами,—взимается один раз в год за приход и отход в том лишь порту, который эти суда посетили первым в течение года.

Иностранные суда, зафрахтованные госучреждениями по договору на перевозку определенного количества грузов и заходящие с этой целью(в течение одного рейса) в несколько портов СССР, уплачивают корабельный сбор один раз за приход и отход лишь в том порту, который это судно, во исполнение означенного договора, посетит первым.

Не взимается—1) с судов, плавающих под военным флагом; 2) совершающих рейсы в малом каботаже; 3) с плавающих под торговым флагом СССР, имеющих менее 20 рег. тонн полной вместимости; 4) с госпитальных, рыбо-зверо-промысловых под флагом СССР; 5) с судов, предназначенных для укладки телеграфных и телефонных кабелей; и 6) со всяких судов, заходящих в порт не для совершения торговых (грузовых или пассажирских) операций.

Исчисляется—с регистровой тонны нетто по мерительному свидетельству.

Размер: 12 коп. с тонны со всех судов, за исключением плавающих под китайским флагом, с коих взимается 10 коп. с регистровой тонны (основание—телеграмма ЦУМОР-а № 46/9342).

Основания: декреты СНК от 20/V-21 г. и 10/X-22 г.; такса портовых сборов и инструкция о порядке взимания их; распоряжение ЦУМОР-а от 17/X-23 г. за № 308/5405.

II. Попудный сбор.

Взимается—со всех грузов, привозимых и отвозимых морем, по их весу брутто, указанному в грузовых документах.

Не взимается—с грузов: 1) хлебных, идущих за границу (по смыслу декрета попудный сбор не взимается лишь с экспортиру-

емых хлебных грузов русского происхождения; основание—постановление ВЦИК и СНК от 10/X-23 г.—Изв. ВЦИК от 12/X-23 г. № 233/1970); 2) перевозимых в пределах портовых вод; 3) привозимых в порт по рекам или отвозимых по рекам, за исключением дальнейшего следования морем, когда взимается сбор только за отход; 4) отправляемых обратно за границу или в другой порт, без выгрузки или перегрузки; 5) привезенных в порт и перегруженных на другое судно для следования морем, без выгрузки на берегу; 6) выгруженных по случаю аварии; 7) проходящих порт транзитом, без производства грузовых операций (погрузка, выгрузка, нагрузка); 8) с продуктов рыбо-звериного промысла, тары и материалов (соль, селитра и т. п.), выгружаемых на автономных участках Главрыбы; 9) с подсобных материалов, предназначенных для обработки продуктов рыбо-звериного промысла (соль, селитра, смола, деготь, керосин, невода, сети, бичева, шпагат, нитки, клепка) и тары (хотя бы в разобранном виде), предназначенной для вышеуказанных продуктов, при условии использования их по прямому назначению, при выходе из порта, а равно при возвращении в порт тех же материалов, почему либо не использованных (основание—распоряжение ЦУМОР-а от 17/X-23 г. № 308/5405, постановление СНК от 24/I-23 г.—С. У. № 6 ст. 95; циркуляр ЦУМОР-а от 27/IX-23 г. № 4/п 5560); 10) с пассажирского багажа; 11) с почтовых грузов; 12) судовой провизии (припасов, принадлежностей); 13) каменного угля, находящегося в ямах, а равно и предназначенного для этих целей и перевозимого на судах Доброфлота и Госторгфлота.

Размер основной.

1) Пол-копейки (I категория)—с пуда—хлебных грузов, сена, соломы, удобрительных веществ всяких, глин (кроме красильных), мела, извести, гипса, цемента и алебастра, камней недрагоценных (кроме мрамора), каменного угля, кокса, нефти сырой, нефтяных остатков, руды, шлаков железных, кирпича обыкновенного, соли и дров.

2) Одна копейка (II категория)—с пуда—семян всяких, льна, пеньки, пакли, выжимок, муки, крупы, лесных материалов (кроме ценных пород) и гудрона. а также грузы рыбо-звериного промысла. (Основание—распоряжение ЦУМОР-а от 10 мая 1923 г., № 1730).

3) Две копейки (III категория)—с пуда всех остальных грузов.

Льготный размер.

1. Со всех грузов, перевозимых в малом каботаже, — одна треть основного размера, т. е. $^1/_6$, $^1/_3$ и $^2/_3$ коп. с пуда. (Основание—приказ НКПС № 11599 от 27/X-23 г., телегр. № 4/п/5921 и Совещание по Портовым делам от 9/XI—23 г.).

2. С транзитных экспортных и импортных грузов—половина основного размера всех категорий грузов, т. е. ¼, ½ и 1 коп. с пуда (Основание—Совещание по П. Д. 13/II, 25/V, 16/VIII—23 г. и 4/X—24 года).

3. С грузов рыбного промысла (кроме консервов), экспортируемых с Камчатки в иностранные порты через Владивосток—одна четверть копейки с пуда. (Совещание по Порт. Делам от 4/X-1924 г.).

4. С экспортного местного леса в приписных пунктах половина основного размера т. е. ½ коп. и 1 коп. (для ценных пород) с пуда.

5. С вывозимого леса сумма сборов корабельного, попудного и маячного в совокупности не должна превышать 2,5 коп. с кубо-фута (Основание—постановление СТО от 29/V-24 г., Изв. ВЦИК от 15/VI-24 года № 185/2170).

6. С грузов русского происхождения, приходящих в порт из дальнего каботажа—половина основного размера (Основание—постановление Совещания по Портовым Делам от 16/VIII-23 г.).

Основания: декрет СНК от 20/V-1921 г. и 2/I-1922 г. (Бюлл. ДРК № 19/23 г. ст. 129, такса портовых сборов и Инструкция о порядке взимания их).

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ.

III. Лоцманский.

Взимается лоцманами в свою пользу с судов, действительно пользующихся услугами лоцманов. Взятие лоцманов при вводе и выводе судна необязательно.

Размер:

За ввод судна от о-ва «Скрыплев» и швартовку...... 100 р.
За вывод судна и отшвартовку ....100 р.
За перешвартовку судна . . .. 50 р.
За вывод и ввод судна далее о-ва «Скрыплев»....по соглашению.

IV. Маячный.

Взимается с каждого судна, посещающего порт, один раз в год, при первом посещении его в данном году.

Не взимается со всех судов, имеющих грузовую вместимость менее 20 тонн, а также с рыбо-промысловых судов, имеющих грузоподъемность менее 100 тонн, как непосредственно раболовных, так и обслуживающих внутри-промысловые нужды.

Размер.

1. Двадцать пять сотых копейки (минимальная такса) с регистровой тонны нетто для русских судов, находящихся в малом каботажном плавании.

2. Одна копейка (льготная такса)—с рег. тонны нетто для судов русских большого каботажа и заграничного плавания, а также для судов иностранных, принадлежащих странам, с коими заключены торговые соглашения или договоры.

3. Три копейки—(нормальная такса) с рег. тонны нетто для судов, принадлежащих странам, с коими кет торговых соглашений или договоров.

Примечание: суда, переходящие из низшей категории в высшую, уплачивают соответственный дополнительный сбор.

Основание: декреты СНК 19 сент. 1922 г. и 10 окт. 1922 г. (Бюлл. ДРК № 19/29 ст. 129) и приказ ЦУМОР-а 17 авг. 1923 г. № 99.

V. Тоннажный.

Взимается со всех без исключения судов, вне зависимости от принадлежности их тому или иному ведомству, учреждению или органу, один раз при внесении их впервые в судовой список порта.

Исчисляется с полной вместимости по мерительному свидетельству, за единицу обложения принимается регистровая тонна (с судов вместимостью менее одной тонны исчисляется, как за одну тонну).

Размер: 15 коп. с тонны.

Основание: циркуляр ЦУМОР-а № 4/м/986 от 29/I-24 г., телеграмма ЦУМОР-а от 28/XII-23 г. № 4/7635.

VI. Ледокольный.

Не введен.

Основание: Совещание по Портовым Делам 22/V-24 г.

VII. Буксирный, Причальный.

Не введены.

Основание: Совещание по Портовым Делам 22/V-24 г.

VIII. Аварийный.

Согласно приказа ЦУМОР-а от 18/VII—24 г. № 1494.

ТАКСЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ УСЛУГАМИ И ПРИСПОСОБЛЕНИЯМИ ПОРТА.

IX. За разгрузочные приспособления.

За работу плавучего крана—12 руб. в час.

За разводку пара—50 коп. с тонны подъемности крана.

За подачу крана катером—как за работу буксира, т. е. 20 р. в час.

X. За пользование плавучими средствами.

1. За пользование катерами:

а) «Славянкой»—20 руб. в час.

б) моторными катерами—30 коп. с силы в час.

в) За перестановку судов внутри порта плата не взимается, а катера предоставляются по часовой оплате.

г) за вызов катера (отдельно) с каждого судна плата не взимается, при чем в случае работы катера в течение времени менее часа—взимается плата, как за полный час (20 руб.), в случае работы более часа—взыскивается плата за время действительной работы.

2. За пользование баржами и шаландами:

а) железными в сутки—от 10 до 40 руб.

б) деревянными—от 7 р. 50 к. до 20 руб.; оплата команды в указанную таксу не включается.

XI. За пользование:

1. Понтонами:

а) в целях эксплоатации—6 руб. в сутки;

б) для увеличения глубины у мелководных причалов—бесплатно.

2. Сходнями и приспособлениями:

а) за сходню большую — не свыше — 2 руб.
б) » среднюю — — — 1 руб.
в) » малую — — — — 50 коп.
г) за козлы — — — — 50 коп.
д) » щиты — — — 1 руб.
е) » накаты — — — — 75 коп.

Основание: п.п. VIII—X разд. «В»—пост. Сов. по Портовым Делам от 22/V—1924 года.

XII. За аренду:

1. Пакгаузов:

а) У причальной линии—за кв. саж. в месяц от 1 р. до 1 р. 50 к.

б) На территории порта с подъездными путями—за кв. сажень в месяц—от 30 до 50 коп.

2. Площадей:

а) У причальной линии за кв. саж. в месяц—50 коп.

б) На территории порта с подъездными путями за кв. сажень в месяц—от 10 до 30 коп.

в) Без подъездных путей за кв. саж. в месяц—от 10 до 20 коп.

При аренде на срок меньше месяца уплачивается:

за неделю 30%
за один день 5%

от суммы, причитающейся к уплате за месячное пользование строениями и территорией.

XIII. Водолазные работы.

За осмотр судна водолазами с выдачей акта...... 30 руб.
За водолазные работы в первый час.............. 10 руб.
» в следующие часы—по............ 8 руб. в час.

Основание: Постановление Совещания по Портовым Делам от 22/V—1924 года.

СБОРЫ, ВЗИМАЕМЫЕ В ПОРТУ В ПОЛЬЗУ РАЗЛИЧНЫХ ГОСУЧРЕЖДЕНИЙ.

I. Карантинные сборы.

(В пользу карантинных организаций).

1. Карантинная пошлина.

Взимается: с каждого судна заграничного плавания (без различия флага), приходящего в порт. Суда, уплатившие пошлину в одном из русских портов, в продолжение того же рейса вторичной уплате во Владивостоке не подлежат.

Не взимается: а) с военных судов всех наций, б) с судов и пароходов, невольно зашедших в порт, хотя бы они и были допущены к сообщению, если только в этом порту к коммерческим операциям не приступят, в) с судов и пароходов, освобожденных от обязанности запасаться карантинным патентом, и г) с судов, подымающих не более 20 тонн.

Исчисляется: по количеству подымаемых тонн.

Размер:

а) с парусных судов и товарных пароходов с тонны—1 коп.
б) с пароходов, содержащих срочные рейсы, с тонны—0,5 коп.
в) с пассажиров—по 30 коп. с человека,
г) за переводчика и др.—4 рубля.

2. За стоянку в карантине.

Взимается: с судов, подвергаемых карантинным мерам.

Размер: с судов в течение карантинного срока ежедневно с тонны по $\frac{1}{8}$ коп.,
с товаров, выгружаемых в карантинные магазины для очистки, взимается по $\frac{1}{4}$ коп. с рубля объявленной цены товаров,
с пассажиров—в день за комнату во время пребывания в карантине—50 коп.

Примечание: От уплаты карантинной пошлины (п. 1) и за стоянку в карантине (п. 2) освобождаются суда, очищаемые вследствие оказавшихся в них случаев чумной заразы.

Основание: Постановление ПримГубревкома от 11/XII—22 г. (протокол № 20).

II. Местный попудный.

Взимается: с грузов, привозимых в порт, или вывозимых из него. Поступает в Кассу ГФО на удовлетворение нужд местного значения. Взимается Таможней.

Не взимается: а) с экспортируемых местного происхождения грузов, в том числе бобов, б) с транзитных экспортных и импортных, в) военных, г) арестантских, д) почтовых, е) грузов, принадлежащих жел. дорогам или водным путям сообщения, ж) перевозимых в качестве груза ценностей Наркомфина, з) пассажирского багажа, и) грузов, предназначенных для помощи населению, постигнутому бедствиями, к) экспортируемого леса.

Основание: телеграмма ЦУМОР № 4 (п.) 7891. Постановление СТО СССР от 18/VI—24 г.

Примечание: По сведениям Таможни, сбор с экспортируемого леса продолжает взиматься (отношение Таможни от 27/XI—24 г. за № 12236).

Исчисляется: с пуда, штуки или вагона.

Размер:

1. Пятикратная попудная, поштучная или повагонная начальная тарифная ставка за одну версту пробега данного груза по железным дорогам.

2. Тридцатикратная начальная тарифная ставка—с алкогольных и прохладительных напитков.

3. Однократная начальная тарифная ставка: с угля каменного—$\frac{1}{24}$ коп. с пуда, камень и песок строительные—$\frac{1}{10}$ коп. с пуда.

4. Двухкратная начальная тарифная ставка:

с кирпича огнеупорного	$\frac{1}{15}$	к. с пуда
» обыкновенного строительного	$\frac{1}{20}$	»
с дерева всякого и остальных предметов (гр. 28)	$\frac{2}{15}$	»
с проволоки всякой	$\frac{2}{15}$	»
с сельди	$\frac{2}{15}$	»

5. Т р е х к р а т н а я начальная тарифная ставка:
с досок, брусков и брусьев всех наименований...... 0,1 к. с пуда
с прочих сортов дерева и лесных материалов......... 0,1 »
со шпал еловых, сосновых и дубовых.............. $^1/_{12}$ »
со всех лесных материалов, отнесенных к II категории $^1/_{12}$ »
с красок, лаков и замазки.............................. 3,7 »
с соли каменной и поваренной...................... $^1/$[illegible] »
с бутылок .... $^1/_6$ »
с сена пресованного попудно .... $^1/_6$ »
с сена прессованного повагонно .... $^3/_{40}$ »
с сена непресованного попудно .... $^1/_6$ »
с сена непрессованного повагонно.................. $^3/_{40}$ »
6. Ч е т ы р е х к р а т н а я начальная тарифная ставка:
с дров .... 0,1 к. с пуда

О с н о в а н и е: Приказ Народного Комиссара Путей Сообщения от 15/III—23 г. № 1398 с объявлением «Общих Правил о местном сборе с грузов, привозимых и вывозимых по железнодорожным и водным путям сообщения», утвержденных НКФ, НКВД и НКПС 27/II—23 г., Постановления ГИК от 30/III—23 г. (протокол № 3) и Примгубэкосо от 28/III—23 г. (протокол № 2), отношение Владивостокской Таможни от 27/XI—24 г. № 12236.

III. Санитарный сбор.

В з и м а е т с я: Ветеринарным Надзором за ветеринарно-санитарный осмотр скота и сырых животных продуктов (мясо-продукты, кожа, шерсть и пр.), поступающих в порт, а также следующих через порт транзитом.

Р а з м е р: 0,25% нормальной оценки, утвержденной Примгубисполкомом.

О с н о в а н и е: Отношение Таможни от 27/XI—24 г. № 12236.

ТАКСА ПЛАТ, ВЗИМАЕМЫХ ЗА ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫЕ УСЛУГИ УЧРЕЖДЕНИЯМИ, РАБОТАЮЩИМИ В ПОРТУ.

I. Хранение (складочный сбор).

Акц. О-вом «Транспорт».

В месяц:

1. За прибывшие для сдачи во Владивостоке мелкими партиями с пуда .... от 2 до 5 коп.
2. За грузы, принимаемые небольшими партиями на хранение во Владивостоке, с пуда..................... от 1 до 8 коп.
3. За партионные грузы, поступающие в пакгаузы №№ 60 и 61:
   а) партиями до 10.000 пд. с пуда.............. от ½ к. до 1 коп.
   б) » свыше 10.000 пд. с пуда ....от ¼ к.

Городской станцией Уссурийской ж. д.

1. за разные грузы с пуда:
   первые 15 дней .... 1 коп.
   следующие 15 дней .... 2 коп.
2. За хлебные грузы с пуда:
   А. Первые 15 дней ....½ коп.
   Вторые и третьи 15 дней ....¼ коп.

За следующие 15 дней . . .. 1 коп.

Б. За хранение транзитных экспортных грузов Коммерческим Агентством Уссурийской ж. д.:

Бобов, пшеницы и жмыхов—первые, вторые и третьи 15 дней—по ставкам п. А,
—четвертые и следующие 15 дней . ...0,50 коп.

Масла бобового:
в сутки . . ..0.02 коп.
за месяц . . ..0.60 коп.

3. За соль с пуда:
за 30 дней . . ..¼ коп.

4. За лесные материалы, с пуда:
за 30 дней . . .. 0,15 коп.

Добровольным Флотом.

За ценные грузы с пуда в неделю ....1 коп.
За массовые грузы с пуда в месяц ....0,4 коп.
За небольшие партии с пуда в месяц ....1,5 коп.

II. Подача вагонов (Уссурийской ж. д.).

1. От станции на весь Эгершельд:
За обыкновенный вагон .... 6 руб.
» американский » ....20 руб.

2. От станции на Широкий Мол и до ворот Военпорта:
За обыкновенный вагон . ... 3 руб.
» американский » .... 9 руб.

3. От станции за ворота Военпорта и до конца ветки на Чуркине:
За обыкновенный вагон .... 6 руб.
» американский » ....18 руб.

4. От станции на Таможенный двор:
За обыкновенный вагон .... 3 руб.
» американский » .... 9 руб.
Подача транзитных грузов—бесплатно.

5. Подача грузов на склад «Сиосен-Гуми» (Широкий Мол):
С пуда подаваемого груза ....0,15 коп.

III. Транзитные экспортные грузы, проходящие через Коммерческое Агентство Уссурийской ж. д.

Работы с транзитным Маньчжурским экспортом производятся через Коммерческое Агентство Уссурийской ж. д. и оплачиваются по твердым ставкам.

А. Тариф по Уссурийской ж. д. от ст. Пограничной

а) Бобов —7.02 коп. (всего от Харбина—23,6 коп.)
б) Пшеницы —7.70 » (всего от Харбина—25,9 коп.)
в) Жмыхов —4.60 коп. (всего от Харбина—15.85 коп.)
г) Масло боб. —7.79 коп. (всего от Харбина—26.2 коп.)

Б. Перевалка.

а) Бобов, пшеницы, жмыхов, с пуда ......3.30 коп.
б) Масла бобового в бочках с пуда ......7.50 коп.
в) Масла бобового в цистернах с пуда....1.50 коп.
3.00 к. (с 16/IX по 31/III)

В. Станционные расходы и др. дополнительные сборы.

а) с бобов и пшеницы— 0.55 к. (Всего 1.25)
б) » жмыхов — 0.675 к. (Всего 1.50)
в) » масла бобового — 0.825 к. (Всего в бочке 2.18
в цистерне 1.73)

Г. Организационный сбор.

а) С бобов ....0.28 к. (прежняя ставка 0.25 к.+1.30 к. биржевой сбор)
б) с пшеницы и жмыхов—0.25 к.
в) с масла бобового......1.00 к.

Д. Комиссия Агентству.

С бобов, пшеницы, жмыхов, масла бобового .. ..0,25 коп.

Е. Взвешивание.

С бобов, пшеницы, жмыхов, масла бобового ....0.10 коп.

Ж. Сборы Пограничн. Аг-ва К. В. ж. д.

С бобов, пшеницы, жмыхов, масла бобового ....0.90 коп.

З. Таможенная пошлина Китайской Таможни.

а) На бобы ....1.70 коп.
б) » пшеницу . . ..2.85 »
в) » жмыхи . . . .1.00 »
г) » масло бобовое . . ..9.00 »

И. Таможенный сбор, взыскиваемый Уссурийской ж. д.

С бобов, пшеницы, жмыхов, масла бобового ....0,25 коп.

IV. Сборы, взимаемые Таможней.

А. С экспортных грузов:

1. С пошлинного товара:
а) Заявление (герб. сбор) ....1 руб. — коп.
б) Ведомость . ...— 15 коп.
в) Канцелярский сбор со 100 р. стоимости товара..— 20 коп.
г) Лицензионный (взыскивается Внешторгом непосредственно) . . .. 2% оценки груза.
2. С беспошлинного товара:
а) Заявление и ведомость ....не оплачиваются.
б) Канцелярск. сбор с 1000 руб. оценки товаров..— 20 коп.
в) С товаров, оцененных не свыше 50 руб. ......не взыскивается.
г) Лицензионный сбор:

Без выборки лицензий Таможня имеет право разрешать вывоз, взимая 2%-ный сбор, поступающий в доход Казны по смете НКВТ:
а) с соленой рыбы, весом до 500 пуд.
б) с свежей рыбы весом до 1000 пуд.
в) с сельдей—без ограничения веса.
(Основание: Постановление СНК от 14/III-23 г., С. У. № 23 (23 г. ст. 264).

Б. С транзитного экспорта:

а) Заявление (гербовый сбор) . ...1 руб.
б) » в Корабельную контору ....1 руб.

в) Ведомость . ...— 15 коп.
г) Канцелярский сбор с 1000 р. стоимости груза.....— 20 коп.
(Основание: предписание Таможенного управления от 15/I-24 г. № 263/175900).

В. Целевой сбор—на поддержание в исправности подъездных путей.

Взимается с пошлинных и беспошлинных грузов.
Размер—с кукурузы, ячменя, овса, отрубей со 100 кгр... 6 коп.
с остальных хлебных грузов со 100 кгр....... 15 коп.
(Основание: Постановление ЦИК и СНК от 27/VII-23 г. «Изв. ВЦИК» от 2/VIII-23 г., приказ № 332 от 28/X-23 г., приказ № 31 от 11/II-24 г.).

V. Ставки по перевалкам лесных грузов местного экспорта.

Для подобных операций в порту не установлено определенных твердых ставок, и таковые меняются в зависимости от места работы (причала), времени и т. п. и устанавливаются особыми соглашениями заинтересованных сторон. Средние размеры этих ставок характеризуются данными:

А. Чурки и шпалы с вагона в 1000 пд. ....— Р. 8.—
Бревна выгрузка . . ..— » 8.—
» нагрузка . . ..— » 8.—
Стойки . . . .— » 7.20
Доски и пиловочн. материал . ...— » 10.10
Бруски, затяжки и клепки . ...— » 10.10
Брусья нагрузка . . ..— » 10.10
Б. а) За разгрузку вагона в 1.000 пд., свалка с вагона прямо на эстокаду ....— » 3.50
б) тоже без эстокады . ...— » 6.—
в) Сплотка бревен в плоты и подача их на строп, по 30 коп. с бревна×18 бревен ....— » 5.40
г) Трюмные работы—по 35 коп. с бревна ×18 бревен . . . .— » 6.30
д) Подкатка вагонов к эстокаде, на каждый вагон приходится по . . ..— » —.50
е) При сплотке бревен в плоты и при подаче бревен на строп лесоотправитель предоставляет свои шлюпки, что ложится на вагон..— » —.45

Итого с вагона при разгрузке через эстокаду 16 р. 15 коп.
Вагон средний имеет леса 870 пудов, и на один пуд леса ложится 1,85 коп.

В. На причалах плавучего типа.

Наименование лесоматериалов.	Разгрузка с вагона на склад.		Подача к борту парохода.		Трюмные работы.		ИТОГО.	
	шт.	кб. ф.	шт.	кб. ф.	шт.	кб. ф.	шт.	кб. ф.
Бревна дл. 21 фт.	41.50	1.65	56.00	2.24	41.25	1.50	138.75	5.39
„ „ 19 „	38.63	1.86	46.50	2.49	28.12	1.50	113.25	5.85
„ „ 13 „	20.75	1.23	28.00	1.75	24.00	1.50	72.75	4.48
Столбы телеграфные	33.20	1.66	44.50	2.24	30.00	1.50	107.70	5.40
Брусья дл. 21 фут.	43.75	1.45	35.50	1.94	45.62	1.50	124.87	4.89
Пиленый лес японск. обр. . .	—	1.11	—	1.50	—	1.00	—	3.61

VI. Таксы на трюмные и стивидорные работы.

Кроме указанных ранее в отделе стивидорных работ такс, применяются Погрузочным Бюро ЦУМТ-а ставки на трюмные работы на разные грузы в размере 50% ставок на одну береговую перевалку.

Стивидорные работы с экспортными грузами оплачиваются:

погрузка бобов . . .. 35 коп. тонна,
разный груз . . . . 50 коп. тонна,
за тальмана . ...10 р. — коп. в день,
за лебедочника . . .. 3 р. 50 коп. в день.

ГЛАВА XI.

Доходы порта за 1923/24 бюджетный год в червонном исчислении.

А. От основных портовых сборов.

1) корабельный сбор	червон.	13977.486
2) попудный сбор	»	26674.071
3) Попудный сбор с транзитно-экспортных грузов	»	9788.350
	Червон.	50.439.907

Б. Дополнительные портовые сборы:

В) От лоцманских и маячных:

1) Маячный сбор	»	1405.644

Г) За услуги порта:

1) Плавучие средства	»	2247.143

Д) Арендные статьи (склады и территория):

1) Портовая территория и складочн. помещения	»	5238.027
2) Жилые здания	»	697.379
	Червон.	5.935.406

Е) Промысловые и оброчные:

1) Снабжение водою	»	413.380

Ж) Подсобные предприятия . . . » — —

З) Прочие мелкие поступления:

1) Бланки свидетельств, патентов, судовых ролей и др.	»	49.661
2) Разные поступления	»	894.621
	Червон.	944.282

Внесметные доходы:

1) Доход прошлого 1923 бюджетного года	»	38.885
2) Тоннажный сбор	»	226.225
3) За охрану грузов	»	788.618
4) Поступления от приписных морских участков	»	5619.268
	Червон.	6.672.996
Всего червонцев		68058.758

Пояснение по доходам.

Лит. А. п.п. 1 и 2. Корабельный и попудный сбор взимается Владивостокской Таможней и таковой сдается в Госбанк на текущий счет № 17 Торгпорта и непосредственно в Кассу.

Лит. А. п. 3. Попудный сбор с транзитно-экспортных грузов взимается Уссурийской ж. д. и сдается в кассу Торгпорта.

Лит. В. Лоцманских во Владивостокском порту не имеется.

Лит. В. п. 1. Маячный сбор поступает в кассу Торгпорта и таковым сдается полностью в Госкассу, как сбор, не составляющий доход Торгпорта.

Лит. Г. п. 1. Доход этот поступает в кассу Торгпорта за работы плавучих средств, как-то: катеров, барж и кранов.

Лит. Д. п. 1. Арендная плата поступает в кассу Торгпорта за аренду Портовой территории и за аренду складов.

Лит. Д. п 2. Тоже с жилых зданий и квартирная плата с сотрудников порта за занимаемые ими квартиры в зданиях порта.

Лит. Е. п. 1. Плата поступает в кассу порта за отпускаемую воду на суда.

Лит. З. п. 1. Плата за бланки поступает в кассу порта.

Лит. З. п. 2. Разные поступления тоже поступают в кассу порта.

Поступления эти составляются из нижепоименованных цифр:

За простой пароходов Т/Д Нода и Мори Шотен	червон.	165.883
От Т/Д Поплаухин—долг прежних лет	»	101.877
Доход от верфи	»	8.353
За повреждение причалов	»	13.200
За аренду дековильки	»	23.028
За разный материал от разобранного пакгауза	»	324.700
И разных мелких поступлений	»	256.580

Внесметные доходы:

Пункт 1. Доходы прошлого года, не зафиксированные до 1-го октября 1923 года.

» 2. Тоннажный сбор за приписку к порту судов и шаланд. Сбор этот поступил через Регистрационное Бюро в кассу порта.

» 3. За охрану территории и пакгаузов Торгпорта, в коих хранились грузы разных учреждений и лиц.

» 4. Доход с приписных морских участков. С приписных участков с 1-го октября 1923 года по 1-ое августа 1924 г. получено корабельного сбора .... червон. 3862.124

Таможенными учреждениями сумма эта сдана в Госкассу, часть каковой, по распоряжению ЦУМОР-а за № 4/ф — 10657, — Червон. 1887.224, а также и остальные Червон. 1974.900 по ходатайству Торгпорта перед ЦУМОР-ом, за № 3809 от 30/VIII-24 г., должны быть внесены в кассу такового.

Остальная сумма—Черв. 1757.144 поступила в кассу Торгпорта, от нижепоименованных приписных участков:

Советской гавани	Червон.	1362.016
Находки	»	92.275
Посьета	»	13.133
Кангауза	»	54.000
Тетюхе	»	235.720
Из указанного выше дохода подлежит вычету указанный выше маячный сбор, как не составляющий доход Торгпорта в сумме	»	1405.644
Таким образом, чистый доход Торгпорта за 1923/24 бюджетный год равняется	»	66653.114

ГЛАВА XII.

Перевалочное и стивидорное дело в порту. Нормы суточной погрузки.

Перевалочное и стивидорное дело в порту.

По установившейся здесь терминологии, под именем стивидорных работ подразумеваются работы, связанные с укладкой груза в трюме судна. Выгрузка же из вагонов, относка в пакгауз или штабеля и подача к стропу парохода носят название перевалочных работ.

Стивидорные работы на иностранных судах, увозящих из Владивостока экспортные грузы Маньчжурского или местного происхождения, за некоторыми исключениями выполняются судовладельцами в лице их местных агентов, все же перевалочные работы исполняются Погрузо-Разгрузочным Бюро Местрана по следующим выработанным основным ставкам при подаче груза на расстояние не свыше 25 саж. при работах на Эгершельде и не свыше 20 сажен при работах в других частях порта.

	На Эгершельде:	В порту:
Бобы-жмыхи	0.74 к. за пуд перевалки.	0.74 к. за пуд перевалки.
Лес	0.88 к. „	Разные ставки.
Груз I кат. до 7 пд.	1.00 к. „	1.25 к. за пуд перевалки.
„ II „ до 12 пд.	1.50 к. „	2.00 к.
„ III „ до 40 пд.	2.25 к. „	3.00 к. „
Чай	1.50 к. „	1.50 к. „
Соль	1.00 к. „	1.00 к. „

Грузы, весом отдельное место свыше 40 пудов, перерабатываются в каждом отдельном случае по соглашению с работодателем, при чем работы производились от 5 до 10 коп. с пуда.

Приведя настоящую таксу Местрана на грузовые работы, необходимо оговорить, что по отношению к Маньчжурским экспортным грузам, проходящим через Коммерческое Агентство Уссурийской ж. д., указанные ставки не представляют собою всех расходов по перевалке, которые несет экспортер, отправляющий свои грузы через Эгершельд (причалы №№ 9—16), находящийся в ведении Коммерческого Агентства Уссурийской ж. д. Вся масса Маньчжурского экспорта в виде бобов и жмыхов, проходящая через Эгершельд, по прибытии поступает к Коммерческому Агентству, и Коммерческим же Агентством грузится на суда по заявкам владельцев грузов. Экспортеры через Эгершельд не имеют прямого дела с Погрузочным Бюро Местрана. Они сносятся только с Коммерческим Агентством и наряды Местрану на погрузку и разгрузку выдаются не владельцами грузов, а Коммерческим Агентством. Каждый пуд маньчжурских бобов и жмыхов, поступая на Эгершельд, может иметь до подачи на пароходный строп от одной до трех перевалок.

Одну перевалку, когда груженый состав из Маньчжурии подается непосредственно к борту парохода; две перевалки включают в себя выгрузку из вагонов в пакгауз и подачу на пароходный строп на расстояние не более 25 сажен; три перевалки бывают в случае подноса груза к стропу с расстояния больше 25 саж., а также в случае, когда пароход грузится не у того причала, у которого сложен отправляемый груз, и приходится подавать к борту в поездах. Коммерческое Агентство взыскивает с экспортеров за каждую перевалку по 1,1 коп. с пуда, при чем взыскивается не за фактическое число перевалок, а всегда за три, т. е. по 3,3 коп. с пуда.

Кроме Коммерческого Агентства, есть в порту еще вторая организация—О-во Сиосен-Гуми, имеющее завозный склад и выполняющее в малом, по сравнению с Коммерческим Агентством, масштабе те же функции и на тех же принципах, что и Коммерческое Агентство Уссурийской ж. д.

Кроме Бюро Местрана (ЦУМТ-а), других погрузочных организаций общего значения в порту не существует.

В тех случаях, когда отправитель сам непосредственно грузит на пароход (кроме Эгершельдовских причалов и причала О-ва Сиосен-Гуми), уплата им за погрузку производится по приведенным выше ставкам Бюро.

Трюмные стивидорные работы выполняются Бюро Местрана по следующей таксе:

1) Бревна и брусья до 18 фут. длины, за штуку ....32 коп.
2) Бревна и брусья до 21 фут. длины, за штуку ....35 коп.
3) Стойки рудничные, с одной обмерной тонны ....27 коп.
4) Горбыли (шахтовые затяжки) и бруски с одной обмерной тонны . . ..35 коп.
5) Телеграфные столбы, за штуку . . ..40 коп.
6) Пиловочный материал японского образца, в пачках, за кубич. тонну . . ..32 коп.
7) Тоже русского образца . ...35 коп.
8) Чурки и шпалы, за одну обмерную тонну ....30 коп.

Нагрузка судов лесом часто производится на якоре, бревна подаются к судну плотами, и погрузка их производится на плаву. Все же остальные погрузки производятся с причалов. Разгрузка пароходов тоже производится у причалов, с подачей груза в пакгаузы или, в случае транзитных грузов, часто непосредственно в железнодорожные составы. Вся перевалка грузов производится, как сказано ранее, Местраном по приведенным ставкам. Перевозка грузов внутри порта для подачи на суда производится поездами и иногда катерами, когда груз, сложенный в завозном складе Сиосен-Гуми, отправляется пароходом, стоящим на Эгершельде, и наоборот. Подача и отвоз грузов с судов каботажного плавания производится на телегах. Часть грузов, прибывающих на судах большого каботажа, тоже перевозится на телегах непосредственно к месту назначения, минуя пакгаузы.

В жизни порта за последний год был только один случай, когда одновременно стояли под нагрузкой десять пароходов, из них шесть за экспортом на Эгершельде. Считая этот случай за практический максимум нагрузки, цифра суточной погрузки может быть определена в размере десяти тысяч тонн, при чем одновременно выгружалось около 300

вагонов грузов, что дает общую суточную сумму грузов, перегруженных в ручную, около 15.000 тонн.

Нормы суточной погрузки на люк парохода.

Совещанием по Портовым Делам от 22 мая 1924 г. были установлены следующие нормы минимальной погрузки для главных грузов, проходящих через порт, принимая во внимание различное оборудование судов, для определения максимального срока простоя парохода у причала.

Нормы установлены для следующих категорий грузов:

1) зерновые грузы (бобы, льняное семя и др.),
2) лес,
3) масло бобовое,
4) уголь,
5) разный груз,
6) жмыхи.

Норма погрузки на один люк в 8-ми часовой рабочий день для:

1) зерновых грузов—для специальных экспортных пароходов . . . . .200 тонн;
   » для случайных пароходов . . . . .100 тонн;
2) лесных грузов—на пароходы рег. тоннажа нетто свыше 2000 в . . . . .100 тонн;
   » на остальные пароходы . . . . 50 тонн;
3) масла наливом—в зависимости от производительности насосных установок, имеющихся в порту, т. е. в . . . . .300 и 600 тонн;
4) угля . . . . 75 тонн;
5) разных грузов . . . . 25 тонн;
6) жмыхов—на специальных экспортных пароходах . . .120 тонн;
   на случайных . . . . 60 тонн.

ГЛАВА XIII.

Работа ледоколов за зиму 1923—1924 года.

Работающий состав.

Ледокольную кампанию 1923-1924 г.г. Владивостокского порта обслуживали три ледокола Торгового порта, а именно:

л/к «Добрыня Никитич» . . ..4.000 сил,
» «Казак Поярков» . . . .1.000 сил
лед. катер «Славянка» .... 250 сил.

«Казак Поярков» и «Славянка» работали полной мощностью, «Добрыня Никитич» из шести котлов держал под парами только пять, так что надо считать, что он работал мощностью 3.400 сил.

Ледокольная работа «Добрыни» и «Пояркова» производилась под руководством начальника ледокольных работ, командира «Добрыни». Ледокольный катер «Славянка» находился в ведении капитана порта и, наряду с ломкой льда и околкой причалов, производил всевозможные работы по приему, буксировке и установке коммерческих судов, приходящих в порт.

Технические условия производства ледокольных работ.

Владивостокский порт, в силу природных условий, находится в благоприятном положении в отношении очистки ото льда бухты «Золотой Рог», благодаря двум главным обстоятельствам, заключающимся в том, что работающая часть бухты пролегает в главном направлении с севера на юг, и преобладающие ветры в зимнее время направлены от северых румбов.

Благодаря этому, разбитый леколами лед ветрами выносится из бухты в море, чему до некоторой степени помогают и отливы.

От командиров ледоколов для успешного хода дела требуется согласовывать работу своих судов с метеорологическими данными и пользоваться каждым благоприятным моментом для разбивки льда, с тем, чтобы он был вынесен ветром в море.

Наиболее благоприятными ветрами, уносящими весь поломанный лед в море, являются ветра норд-вестовых румбов.

При ветрах от норда и норд-оста, разбитый лед полностью из бухты не выносит, а выносится ветром в количестве, примерно, около ¼ до ⅓, остальная же часть остается в проливе «Босфор» и смерзается в торосы.

Береговые очертания пролива «Босфор» не являются вполне благоприятными для выноса в море льда, разбитого ледоколами как в самом проливе, так и в бухте «Золотой Рог». Для устранения этого природного неудобства, часть пространства в «Босфоре» оставляется нетронутой ледоколами с тем, чтобы образовалась дуга, так наз. кромка из нетронутого льда, имеющая главное направление, совпадающее с



Ремонт ледоколов в доке (в 1924 г).

направлением благоприятных для выноса льда ветров, и служащая как бы направляющей для движения в море под влиянием ветра поломанного ледоколами льда. Кромка не трогается до весны. На надлежащее состояние этой кромки командирами ледоколов обращается большое внимание. Каждое утро кромка очищается ледоколами от примерзших к ней торосов битого льда, путем прохода ледокола вдоль кромки с тем, чтобы восстановить беспрепятственный уход льда в море вдоль кромки. Торосы, образующиеся от битого льда, быстро смерзаются и служат большим препятствием для прохода ледоколов, чем нетронутый лед, но имеют хорошее свойство, в силу своей шероховатой поверхности, быстрее выноситься в море, чем целый гладкий лед.

Крепкий ветер от норд-веста—залог успеха для ледоколов. За дневную работу и «Босфор» и «Золотой Рог» могут быть очищены от льда. При ветрах зюйдовых и восточных румбов работа ледоколов бесполезна, ибо весь битый лед остается в бухте и смерзается в труднопроходимые торосы.

Самый большой враг ледоколов—это сильные морозы при штилевых погодах, когда битый лед, не уходя из бухты, тут же смерзается в торосы.

В соответствии с этим, командир ледокола всегда пользуется благоприятным моментом и в хороший норд-вест никогда не держит своего судна на якоре.

Есть два способа поддержки в зимнее время навигации в замерзающем порту.

Первый заключается в том, чтобы проводить каждое судно через лед на буксире или же просто в кильватере ледокола, как это практикуется в Ленинграде и во многих других портах. Для Владивостока этот способ поддержания зимней навигации должен быть признан непригодным, ибо при повторных проходах битый лед смерзается в такие торосы, что сам ледокол будет в них застревать, и, кроме того, этот способ требует от ледоколов много работы и потому стоит дорого. Сверх того, самый крупный ледокол порта «Добрыня Никитич», имея ширину в 50 фут. не в состоянии был бы вести за собою за один проход суда, пришедшие за экспортным грузом в Европу, ширина коих доходит до 62-64 фут. Вдобавок к существующим судам, потребовалось бы иметь ледокол шириною около 70 фут. и мощностью около 10.000 сил. Но, как упомянуто, Владивостокский порт находится в благоприятных условиях, как топографических, так и климатических, которые дают возможность держать порт зимою открытым, не прибегая к описанному дорого стоющему способу.

Ледоколы здесь должны, главным образом, помогать самой природе, в соответствии с чем их работа выражается в ломке льда, начиная от границы замерзания в районе острова «Скрыплева», и в околке кромки льда в «Золотом Роге» и в «Босфоре», а ветер сам все выносит в море

Площадь замерзшего льда, которую приходилось разбивать ежедневно, выражается в среднем цифрою около 8 кв. миль.

Конечно, и при том способе ведения ледокольных работ, который принят во Владивостоке, неизбежно бывают проводки отдельных судов через лед, но это случается редко и они будут перечислены ниже.

Распределение работы между отдельными ледоколами.

Первым приступает к работам по ломке льда ледокольный катер «Славянка», за ним вступает в кампанию следующий по величине л/к «Казак Поярков», и, наконец, когда «Пояркову» становится трудно, и он не успевает справляться с работой, выходит самый сильный ледокол «Добрыня Никитич». Остановка судов в конце ледокольной кампании происходит в обратном порядке: первым становится «Добрыня», вторым—«Поярков», а «Славянка» останавливается только летом для производства текущего ремонта.

Благодаря такой постановке дела, достигается значительная экономия как в расходных материалах, так и в содержании личного состава ледоколов за период кампании.

«Славянка» работает только в «Золотом Роге» по околке причалов и швартовке судов.

«Поярков» каждое утро обходит причалы для облегчения работы «Славянки» и производит работы по ломке льда в бухте и по обеим сторонам острова Скрыплева.

«Добрыня» производит ломку льда в бухте и в «Босфоре», проходя в разных направлениях по возможности самым полным ходом. Благодаря ширине судна и быстроте хода, за кормою образуется большая волна, которая также ломает лед на ширине 100-150 фут.

Околка кромки обычно поручается «Пояркову», ибо он своим проходом не портит ее, в то время, как «Добрыня», вследствие своей рыскливости и поднимаемой волны, ломает кромку, и только когда лед смерзается до такой толщины, что «Поярков» не в состоянии околоть кромки, тогда эта работа выполняется «Добрыней».

Когда «Добрыня» не работает, «Поярков» сам самостоятельно производит все работы.

На обязанности «Пояркова» лежит приемка воды из водохранилища в бухте Улисс, с целью подачи ее на водоналивную баржу или же непосредственно на суда. Приемка воды в Улиссе производится в ночное время, так же, как и подача ее на суда или баржу. С начала кампании до 1-го апреля «Поярковым» было подано на баржу 793 тонны и непосредственно на суда—1130 тонн, всего 2023 тонны воды.

Продолжительность ледокольной кампании и расход материалов.

«Добрыня» начал кампанию 3 января и закончил 7 марта 1924 г.

«Поярков» начал работу 27 декабря 1923 года и закончил около конца апреля 1924 г.

«Славянка», как подсобное портовое судно, находилась в непрерывной работе с конца октября 1923 года, когда вышла из ремонта, до постановки в ремонт летом 1924 года.

Число ходовых часов и стоянки выражается следующими цифрами:

Ходовые часы:	„Добрыня“.	„Поярков“.	„Славянка“
Декабрь 1923 г.	—	42	180
Январь 1924 г.	194	277	[illegible]
Февраль „	116	[illegible]	[illegible]
Март „	21	[illegible]	[illegible]
Итого	331	[illegible]	[illegible]
Часы стоянки:			
Декабрь 1923 г.	744	702	564
Январь 1924 г.	550	467	[illegible]
Февраль „	580	491	[illegible]
Март „	723	582	[illegible]
Всего	2597	2242	2120

Цифры показаны с округлением до одного часа.

Расход материалов за 4 указанных месяца выразился в следующих цифрах:

Л/К.	Уголь-пуды.	Масло машинн. пд-фунт.	Масло цилиндр. пд-фунт.
„Добрыня“	105.867	121 пд.	9 пд. 35 ф.
„Поярков“	64.248	133 пд. 12 ф.	14 пд. 01 ф.
„Славянка“	18.838	33 пд.	2 пд. 20 ф.
Итого	188.953	287 пд. 12 ф.	26 пд. 16 ф.

При испытаниях ледоколов, средний часовой расход материалов определяется в следующих цифрах:

Л/К.	Уголь (пд.).	Масло маш. (фунт).	Масло цил. (фунт).
Ходовой час:			
„Добрыня“ (под 5 котлами)	190	$12^1/_2$	0,8
„Поярков“	66	$6^3/_4$	$^3/_4$
„Славянка“	16	$1^1/_2$	$^1/_{10}$
Час стоянки:			
„Добрыня“ под 5 котлами	27	1	0,13
„Поярков“	$12^1/_2$	$^1/_2$	—
„Славянка“	5		

Особые работы ледоколов. Кроме плановой работы по очистке ото льда бухты и «Босфора», ледоколами были выполнены следующие отдельные работы, также связанные с замерзанием порта:

1) «Добрыня», выйдя на пробу 3 января, совместно с «Поярковым» и «Славянкой», вывел из бухты «Воевода» железную баржу Торгпорта.

2) 14 января л/к «Добрыня» в 20 милях от о-ва Скрыплева освободил затертый льдом норвежский пароход «Ярра» и привел его в порт.

3) 23 января л/к «Поярков» в 25 милях от о-ва Скрыплева освободил и привел в порт русский пароход «Олег» и 24 января в 5 милях от Скрыплева—шведский теплоход «Формоза».

4) Вне района ледокольных работ «Добрыня» пробивал 9, 11 и 16 января канал в Амурском заливе для проводки на Первую Речку и обратно наливного п/х «Натика» под английским флагом.

5) 17 марта «Поярков» производил ломку льда в б. Кангауз в Уссурийском заливе, в 28 милях от порта.

6) 16 марта «Поярков» ломал лед в б. «Патрокл».

Кроме того, как упомянуто ранее, «Поярков» доставлял воду в порт из водохранилища в б. Улисс, ибо подвозка оттуда воды баржами, вследствие толстого льда, сделалась невозможной.

Аварии вследствие льда. Благодря тому, что за истекшую кампанию удалось поддержать как подходы к порту, так и самый порт, в чистом состоянии, не допуская нигде образования толстых ледяных покровов, за все время отмечен только один случай аварии, а именно с норвежским пароходом «Ярра», который при выходе из порта с грузом получил трещину в наружной обшивке форпика в подводной части. Порчи груза не было. По обследовании оказалось, что наружная обшивка в месте расположения трещины имела чрезмерный износ, благодаря чему и получилась трещина при проходе через сравнительно тонкий битый лед.

Как характерный факт, можно отметить то обстоятельство, что за всю зиму не было зарегистрировано ни одного случая поломки или повреждения гребных винтов, при чем суда за экспортным грузом приходят в порт совсем порожняком, обычно с оголенными лопастями.

Климатические условия. Зима 1923-1924 года по морозам была средней, по ветрам—умеренной, с тем отклонением от нормы, что вплоть до 21 января почти не было ветров от наиболее благоприятных для выноса льда норд-вестовых румбов, и преобладали ветры от норда и норд-оста, чем затруднялся выгон льда из бухты, и ледяной покров упорно держался.

После 21 января ветер стал от норд-веста, и в результате почти каждый день к вечеру удавалось бухту «Босфор» очищать от льда.

В открытом море эта ненормальность ветра отразилась благоприятно. Лед при ветре от норд-оста отходил постепенно от берегов и из Уссурийского залива и, не задерживаясь восточным берегом и о-вом «Аскольдом», уходил в море, где разбивался волной и таял.

Температурные и барометрические данные за истекший ледокольный период, а также направление и скорость ветров, помещаемые ниже, составлены по данным Владивостокской Метеорологической

Обсерватории. Необходимо отметить, что направление ветров, а отчасти и их скорость, отмеченные Обсерваторией, не совсем совпадают с судовыми наблюдениями, что объясняется холмистым характером берегов бухты и «Босфора», дающим местное изменение в направлении ветров. Данные о норд-остовых ветрах в справке Обсерватории отсутствуют.

Направление ветров (в % общего числа ветров и средняя их скорость в метрах в секунду в 1924 году.

РУМБЫ.	ЯНВАРЬ.				ФЕВРАЛЬ.				МАРТ.			
	1924 г.		Нормал.		1924 г.		Нормал.		1924 г.		Нормал.	
	Направление.	Средняя скорость.	Направление.	Скорость.	Направление.	Скорость.	Направление.	Скорость.	Направление.	Скорость.	Направление.	Скорость.
ТИХО	0	—	10	—	—	—	11	—	0	—	13	—
N	7.2	12.0	64	8.6	62	9.5	42	8.3	41	7.5	29	8.4
NE	3	11.3	3	7.4	1	8.0	12	4.6	3	10.0	2	4.5
E	0	—	1	3.0	1	7.0	2	4.7	0	—	2	4.5
SE	5	6.0	3	5.1	5	6.3	6	7.2	6	8.0	17	6.5
S	5	7.2	1	5.8	3	6.6	3	5.4	15	7.4	7	7.0
SW	7	4.0	0	—	11	6.4	1	5.5	10	4.7	4	5.3
N	0	—	0	—	2	3.0	3	4.9	8	4.4	3	6.3
NW	8	9.9	18	8.1	14	5.9	10	8.9	17	5.4	13	7.6

Перевод силы ветра по Бофорту в метры в секунду.

Скала Бофорта	Метры в сек.	Скала Бофорта	Метры в сек.
0 балл.	0—2 м.	5 балл.	12—13 м.
1 "	3—4 м.	6 "	14—16 м.
2 "	5—6 м.	7 "	17—18 м.
3 "	7—8 м.	8 "	19—22 м.
4 "	9—11 м.	9 "	23—26 м.

Температура воздуха и барометрич. давление на ур. моря.

МЕСЯЦЫ.	Барометр миллим.		Температура средн. месячная.		Темпер. макс. за месяц.		Температура минимальн. за месяц.	
	1924	норм.	1924	норм.	1924	норм.	1924	норм.
Январь	767,4	767,5	—14,7°	—14,5°	—1,5°	4,0°	—24,7°	—30,2
Февраль	764,1	766,4	—13,7°	—10,9°	—1,6°	7,6°	—26,0°	—27,8
Март	766,2	763,8	—5,3	—3,8	4,7	13,8	—17,2	—24,0

Замерзание воды за ночное время при морозах 20°—25° по Реомюру выражается в толщине три дюйма при температуре воды —1½° R. Новый лед, образовавшийся за ночь, вместе с остатками старого, когда нет благоприятного ветра для выноса его в море, быстро увеличивается в толщине и делается торосами, у которых трудно измерить толщину. Самый толстый лед, нетронутый ледоколами, был в Босфоре, толщиной 32 дюйма, и в бухте—29 дюймов.

За период 1 января—31 марта бухта и Босфор были чисты
ото льда . . . . .35 дней,
покрыты льдом до 2″ . . . . .41 день,
» 2″—4″ . . . . 9 дней,
» 4″—6″ . . . . 6 дней

Радиотелеграфная служба.

Ледокол «Казак Поярков».

Радио-телеграф обслуживался одним телеграфистом. Главной целью было поддержание связи с «Добрыней» для уведомления его о всех обстоятельствах, сопровождавших ледокольные работы, и получения от него соответствующих инструкций.

С начала кампании было принято с «Добрыни» 47 служебных радио-записок и дано на «Добрыню» 44 радио-записки.

Кроме того, иногда поддерживалась связь между коммерческими судами и радио-станцией Русского Острова.

Ледокол «Добрыня Никитич».

Радио обслуживался штатом из трех человек. Наблюдение и связь были непрерывными. За ледокольную кампанию было отправлено 64 радиотелеграммы. Кроме «Пояркова», связь поддерживалась с иностранными судами и радио-станцией на канале.

Интересно отметить то обстоятельство, что все судовые радио и береговые станции для связи с морем работают волною в 600 метров. Такой же волною работают и ледоколы Торгового порта, а станция на канале на Русском Острове посылает волны в 1500 метров. В силу этого получалось, что суда, вызывавшие радио на канале, и очевидно неосведомленные об этом обстоятельстве, держали приемник с настройкой на 600 метров и потому не могли принять ответа с радио на Русском Острове. В таких случаях «Добрыня» или «Поярков» выступали посредниками и передавали на суда радио со станции Русского Острова.

Прием радио коммерческого характера ледоколами не производился, за исключением случая, когда испортился телефонный кабель с Русского Острова, и, по просьбе береговой станции, ледокол доставлял радио адресату.

Спасательная деятельность порта.

Специально спасательных судов во Владивостокском порту нет. Роль спасательных судов выполняют ледоколы Торгпорта «Добрыня Никитич», «Казак Поярков» и катер «Славянка», оборудованные сильными помпами для откачки воды и буксирными устройствами для стаскивания судов.

Летом, когда ледоколы ставятся на прикол, буксировочные работы выполняются катерами «Скрыплев» и «Босфор».

На ледоколе «Добрыня Никитич» имеется паровая спасательная помпа производительностью на 700 тонн воды в час и, кроме того, переносная электропомпа на 300 тонн воды в час. Пожарно-спасательная помпа на «Пояркове» имеет производительность в 350 и на «Славянке» в 300 тонн воды в час.

За истекший год катером Торгпорта «Босфор» было снято с мели в бухте «Боярин» одно судно. Других случаев аварий с судами, требовавших спасательных работ, не было.

ГЛАВА XIV.

Меры увеличения доходности порта.

Двухлетняя работа Владивостокского порта установила полную возможность ведения портового хозяйства на доходы от портовых сборов, эксплоатации портового имущества и арендных статей. При предоставлении порту права использовать полностью свои доходные поступления, все нужды текущего момента могут быть удовлетворены, и прохождение грузооборота будет происходить в удовлетворительных условиях. Расширение порта, предусматривающее выполнение строительных работ капитального значения, рассчитанных на потребности долгого периода, разумеется, не может быть вложено в рамки, определяемые доходами лишь самого порта, так как таковые в ближайшие годы будут исчисляться суммами 700—900 тысяч рублей в год.

Состав доходных поступлений порта показывает, что главную их массу в 1923-24 году представляют основные портовые сборы—504.399 руб. 07 коп., на втором месте стоят эксплоатационные доходы от имущества порта—105.939 руб. 39 коп., на третьем — портовые сборы с приписных пунктов—56.192 руб. 68 коп. Соответственно особенностям доходов, финансовая деятельность Управления порта в истекший год определялась соображениями: 1) развития грузооборота, 2) повышения доходности портового имущества, 3) установления новых источников доходности.

Развитие грузооборота.

Существенными по отношению к доходности ветвями грузооборота Владивостокского порта являются: Маньчжурский транзит и местный экспорт, остальные ветви имеют второстепенное значение. Считаясь далее с наличием конкурирующего Дайренского направления по пропуску Маньчжурского транзита и с характером главнейших грузов местного экспорта (дешевые лесные грузы, не выдерживающие больших накладных расходов), Управление порта не прибегало к способу увеличения доходности путем повышения ставок даже в тех случаях, когда оно могло бы это сделать по действующим правилам.

Поэтому Управлением не введены ледокольный и причальный сборы, как затрудняющие точную калькуляцию стоимости транспорта и увеличивающие число накладных расходов.

По Маньчжурским грузам. Для Маньчжурского транзита приняты ставки в два раза меньшие против нормальных, недобор же отчасти компенсирован особым соглашением с Уссурийской жел. дорогой. В порядке текущей деятельности Управления проведен ряд мер, уменьшающих накладные расходы транзита, как-то: ускорены формальности по приемке судов, организована радио-связь с подходящими к порту судами, разработан вопрос о снижении лоцманского сбора, предоставляются бесплатно катера для установки пароходов у

причалов во льду. При изыскании способов привлечения к Владивостоку транзитных грузов, нужно принять во внимание, что грузы эти есть продукция Маньчжурии, отправляемая на пароходах иностранных флагов в Европу и Японию, и все выгоды для края заключаются в денежных поступлениях за железно-дорожный транспорт и работу порта. Уменьшение платежей, взимаемых по этим перевозкам, может иметь место нормально лишь при понижении себестоимости транспортно-грузовых операций.

Особенностью морского транспорта для Владивостокского порта является одностороннее направление грузов: из порта. Вследствие этого большинство судов заграничного плавания приходят в порт пустыми. Одностороннее направление вредно влияет на морской транспорт в том отношении, что удорожает или затрудняет фрахтовку судов на Владивосток и препятствует установлению на него постоянных пароходных линий, вследствие чего и порт и тяготеющий к нему район лишаются многих возможностей развития экономической жизни, зарождение коих связано с экспортом за границу. Никакие попытки открытия новых рынков сбыта не могут иметь места, если морские перевозки возможны лишь при специальном фрахтовании целого парохода из порта, который, как Владивосток, находится вне регулярных морских сношений.

Направление движения экспортных грузов показывает, что

1) японский торговый флот, занимающий первое место в деле экспорта из Владивостока, обслуживает почти исключительно направление на Японию;

2) Европейское направление обслуживается торговыми судами европейских флагов, которые совершенно не имеют грузов на Владивосток, за исключением английских судов. Наличие импорта на этих последних объясняется подвозом импортных грузов из Шанхая, так как последний превратился в завозный склад для Владивостока, где сгружаются товары даже с судов, идущих из Европы во Владивосток за экспортом, из-за невозможности непосредственной доставки в связи с лицензиями.

В большинстве случаев развитие импортных операций является делом, центр тяжести которого лежит не в транспорте, а во внешней торговле, так как при потреблении импортных товаров внутри страны стоимость их полностью уплачивается заграничным производителям, но в некоторых исключительных случаях (каковые имеют место во Владивостоке) импорт является по существу исключительно транспортной операцией: именно тогда, когда речь идет о транзитном импорте. Владивостокский порт является естественным портом Северной Маньчжурии и если он может с успехом обслуживать ее в деле экспорта, с реальной выгодой для себя, то точно так же может обстоять дело и в вопросах импорта, и если этого нет в действительности, то такое положение создается не естественными условиями, не отсутствием технических возможностей, а различными внешними причинами, по существу устранимыми.

Ввоз в Северную Маньчжурию различных товаров по данным Экономического Бюро Китайской Восточной ж. д. исчислялся в тысячах пудов:

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВ.	В 1913 году.				В 1922 году.			
	Через ст. Маньчжурия.	Через ст. Пограничная.	Через Южно-Маньч. ж. д.	ВСЕГО.	Через ст. Маньчжурия.	Через ст. Пограничная.	Через Южно-Маньч. ж. д.	ВСЕГО.
Мануфактура	153	72	693	858	—	2	756	758
Каменный и древесный уголь	11	12	4859	4882	1043	1126	8661	10830
Минеральные масла	4	92	632	728	—	—	925	925
Лес	941	0,9	10	952	937	—	11	948
Сахар	12	408	238	658	-	—	439	439
Соль	0.2	2766	876	3042	—	—	2801	2801
Железо, сталь и изделия из них	113	169	312	594	12	151	1163	119[illegible]
Мешки	0.4	23	395	418	—	1	510	511
Чай	2	169	48	219	—	310	49	359
Бакалейные товары	23	15	122	160	—	3	139	142
Фрукты и овощи	18	185	653	856	—	38	919	957
Табак	73	3	66	142	—	-	262	262
Хлебные грузы	195	7	52	254	—	—	—	—
Аптекарские и москательные товары	9	44	132	185	—	22	263	285
Писчебумажные товары	14	16	200	230	—	--	253	253
Рыбные товары	11	53	19	83		33	74	107
Мясные товары	5	0,3	—	5	—	—	—	—
Жиры и сало	0,5	9	22	32	—	—	56	56
Спирт	101	—	0.8	102	—	—	—	-
Галантерея	2	0,4	73	76	—			—
Хлопок и вата	-		--		.	—	199	199
Камни и минералы в деле	51	10	83	144		-	—	—
Алебастр, гипс, цемент	20	23	132	175	—	--	432	432
Рис	—	33	169	202	..	—	318	318
Остальные грузы	230	139	1349	1718	191	23	130[illegible]	1514
Машины земледельческие	—	—	—	--	—	31	126	157
ИТОГО	1989,1	4249,6	11075,8	17315	2183	1004	19656	23443

Кроме того, ввозилось с юга гужем около 8 милл. пудов разного груза.

Из 4.254.000 пудов импорта через Пограничную в Маньчжурию в 1913 г. 3.338.291 пудов были товары, привезенные во Владивосток морем и переотправленные в Маньчжурию. По данным таможни, последние состояли из русских товаров:

сахар	177.315	пуд.
масло машинное	1.474	»
водочные изделия	3.873	»
табачные изделия	3.120	»
прочие товары	2.329	»
Итого	188.111	пуд.

и иностранных:

соли	2.809.582	пуд.
чая	105.987	»
риса	36.176	»
остальн. товаров	198.435	»
Всего	3.150.180	пуд.

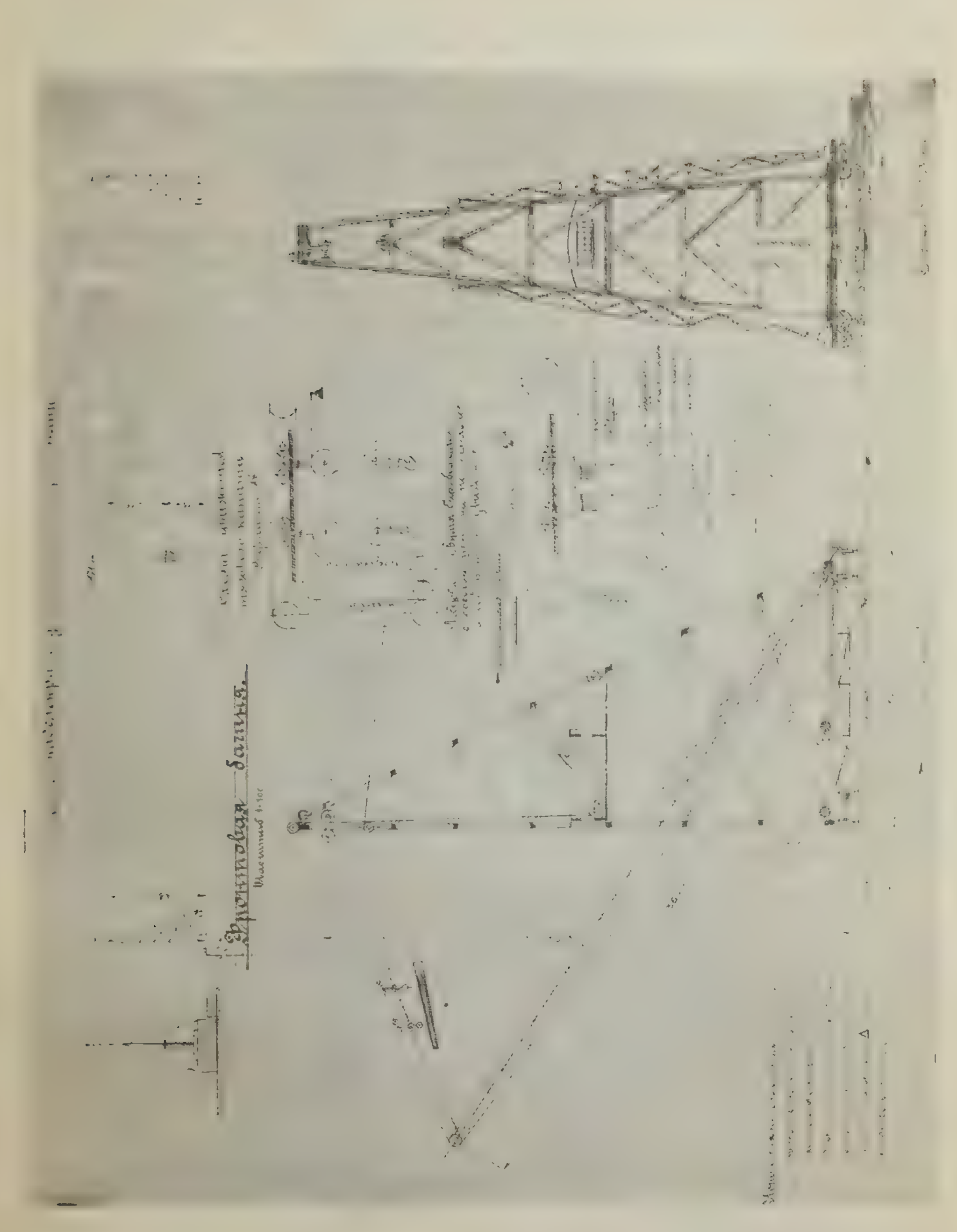
Таким образом, в деле импорта в Маньчжурию Владивосток в 1913 году играл роль транзитного порта для грузов иностранного происхождения. В 19,66 милл. пудов, ввезенных в Маньчжурию с юга в 1922 году, входят уголь (Фушунский, с Южно-Маньчжурской дороги), лес и некоторые другие грузы, всего около 9 милл. пудов, которые не проходят через порт Дайрен. Выделяя их из 19,66 милл. пудов, получаем 10,66 милл. пудов груза, могущего быть объектом конкуренции Владивостока с Дайреном. Принимая возможную долю Владивостока (по аналогии с экспортом) в 50%, получим размер возможного транзитного импорта через Владивосток в 5,33 милл. пудов.

В настоящих условиях транзитный импорт связан различного рода меняющимися правилами, исполнение коих требует присутствия представителя импортной фирмы, и нарушение этих правил грозит серьезными карами. Правила эти стесняют грузоотправителя в деле распоряжения товарами, находящимися в пути, или на складах порта, в отношении: сроков хранения, перемены пункта назначения груза, переупаковок, получения под-товарного кредита и запродаж грузов. Между тем, все стеснения, налагаемые на импортеров таможенными и НКВТ правилами, необходимые в деле импорта внутрь СССР, совершенно не имеют основания при транзитном импорте, представляющем исключительно транспортную операцию. В этом последнем случае необходимы лишь правила, гарантирующие: 1) транспорт от какого-либо нарушения его интересов; 2) импортера—в деле выполнения транспортными организациями принятой ими на себя обязанности доставить груз своевременно и в целости; 3) государство—от возможных нарушений его интересов в иных областях, кроме транспорта, как-то: нарушение экономической политики НКВТ, превращение транзитных грузов в контрабандные и т. п.

Облегчения таможенных правил в частностях, например, сроки хранения и т. п., не помогут делу, так как по существу для развития транзитно-импортного движения необходимо предоставление импортеру таких прав распоряжаться своими грузами, которые равносильны полной отмене таможенных правил.

Грузы импорта—большей частью продукты обрабатывающей промышленности, направляемые из Европы, Америки и отчасти Японии; ценность их сравнительно высока, и продолжительность операции импорта значительна; поэтому порядок их пропуска через порт должен иметь устойчивый характер, дающий импортерам отдаленных пунктов отправления уверенность в том, что их расчеты и калькуляции не будут опрокинуты какими-либо неожиданными распоряжениями. Соответственно этому, решение вопроса о транзитном импорте лежит в предоставлении для него особой части порта, на которую не распространялись бы обычные операции Таможни.

Управлением порта был разработан и представлен ЦУМОР-у доклад об организации транзитной части во Владивостоке с выделением



1-й проект перегружателей для леса.

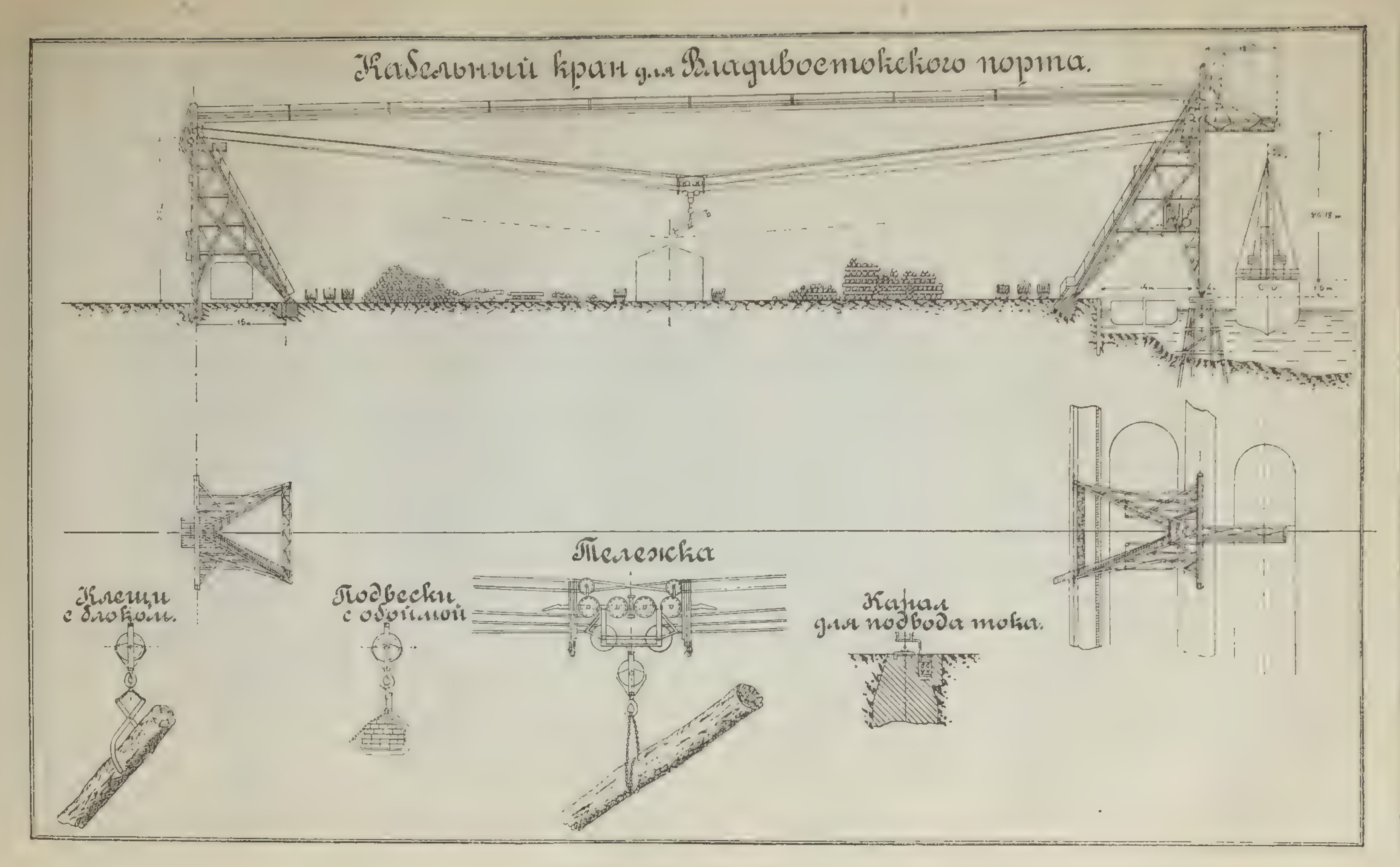
для нее 5 причалов (от 4-го до 8-го), 4000 кв. саж. пакгаузов и 3000 кв. саж. открытых складов, считаясь с тем, что 1) количество возможных в ближайший период импортных грузов таково, что оно свободно поместится в указанном районе, 2) охрана района в этих границах чрезвычайно удобна и не потребует дальнейших организационных расходов, ибо причалы расположены в начале порта под обрывистым берегом, 3) неудобства перевода пароходов, в случае надобности, на другие причалы в экспортный район могут быть значительно уменьшены бесплатным предоставлением катеров и упрощением таможенных формальностей для разгруженных пароходов.

По местному экспорту. Главным предметом местного экспорта через Владивостокский порт является лес. Из приведенных в отделе III (гл. XV) настоящего отчета данных можно видеть быстрый рост лесного экспорта и обширные перспективы для его развития. Однако настоящее состояние порта ставит весьма узкие пределы для отправок леса. Порт не имеет специального приспособленного для подобной работы района, и производство перевалок вручную ложится большими накладными расходами на дешевые и громоздкие лесные грузы. По проекту расширения порта для лесных операций отведен район на южном берегу бухты Золотой Рог, но начатые в 1915 г. работы по образованию территории и причалов остановились в 1917 г. Увеличение складочных площадей, выполненное в 1924 и в 1923 году, разрешило вопрос лишь для текущего момента, но окажется недостаточным в самом близком будущем прежде всего потому, что конкуренция на лесном заграничном рынке настойчиво требует понижения накладных расходов на лес, характер же лесной экспортной торговли вызывает необходимость продолжительного хранения леса на складах в порту. Управление порта предполагает оборудовать лесные причалы четырьмя кабель-кранами, при занятии под склады площади, достаточной для размещения на ней до 5.000.000 куб. фут леса штабелями до 2-х саженей высоты. Длина причальной линии позволяет установку 3—4 пароходов. Сметная стоимость оборудования исчислена в 175.899 рублей.

Развивающиеся лесные отправки через порт Владивосток выдвигают на первые места, как клиентов порта, организации и фирмы, ведущие лесные заготовки и экспорт леса. Первое место среди них, по объему деятельности и значению, занимает государственный лесопромышленный трест Дальлес. Заготовительные операции Дальлеса распространяются от Прибайкалья до берегов Тихого Океана, охватывая доступные к эксплоатации площади лесов—74.600.000 десятин. С начала деятельности Дальлеса в 1922 г. по настоящее время таковая выразилась:

в 1922 г. . . . . менее 1 миллиона кубо-фут,
в 1923 г. . . . . 3.750.000 кубо-фут,
в 1923/24 г. . . . . 18.500.000 »

Управлению порта представлялось чрезвычайно желательным привлечь Дальлес к участию в оборудовании порта для лесных операций, как госорган, непосредственно заинтересованный в понижении расходов по транспортировке леса через порт. Участие это выразилось прежде всего в финансировании Управления порта Дальлесом в сумме 20.000



2-й проект перегружателя для леса.

руб. на увеличение работ порта по образованию лесных складов, сверх исполненных по смете порта 23/24 года.

Преследуя цель развития лесного экспорта в возможно короткое время, путем понижения расходов по перевалкам, Управление порта предложило Дальлесу совместное оборудование лесных складов механическими перегружателями, о которых сказано выше, на условиях:

1) внесения портом и Дальлесом равных сумм для этой цели,

2) согласованной разработки проекта оборудования,

3) эксплоатации складов специальным органом, действующим по определенному уставу,

4) установления ставок для грузов Дальлеса по действительной стоимости и определения ставок для других клиентов по соглашению,

5) предоставления портом причалов и территории без начисления аренды, за исключением заранее установленной соглашением ставки за хранение.

Условия эти были предложены Управлением порта, исходя из того положения, что главным основным доходом порта являются портовые сборы и уступки в вопросах накладных сборов являются вполне рациональными в данном случае, так как этой ценой достигается более быстрое осуществление намеченной портом механизации лесных перевалок. Принципиальное согласие Правления Дальлеса получено, и приступлено к выработке договора.

Повышение доходности портового имущества.

Увеличение доходности от эксплоатации судов, кранов, пакгаузов и другого имущества порта достигается путем строгого учета всех оказанных клиентам порта услуг, так как прямое повышение действующих ставок может привести как раз к сужению круга деятельности и понижению доходности. Существенные разультаты в деле эксплоатации пакгаузов могут быть получены, и уже имеются на лицо в связи с работами по приспособлению значительного недвижимого имущества порта, оставшегося со времени военного строительства 1914—1917 годов, при чем к участию в расходах Управление порта привлекает заинтересованные госучреждения. Таким образом, проведена переноска и улучшение двух портовых пакгаузов, относительно которых Управлением порта было заключено соглашение с Об-вом «Транспорт», с кредитованием порта в размере 8.000 руб.

Установление новых источников доходности.

Управлением порта был возбужден вопрос о приписке к порту Владивосток ряда пунктов на Тихоокеанском побережье Советского Дальнего Востока. Необходимость такой приписки вытекала из того, что эти пункты являются фактически морскими торговыми портами, в которых происходят операции по разгрузке морских судов, как каботажных, так и заграничного плавания, причем операции эти, а равно и прием и выпуск судов, регулируются имеющимися в таких пунктах агентами Таможни, подчиненными Владивостокскому Таможенному Инспектору, и агентами морских пропускных пунктов ГПУ. При таком порядке выяснение и осуществление возможных технических улучшений этих портов, разработка и проведение административных мер, содействующих развитию грузооборотов, надзор за плаванием и погруз-

кой судов, проведение единообразных и обоснованных портовых сборов и т. п. фактически никем не обслуживались.

Подобное положение было констатировано на всем побережье, в результате чего, по обсуждении вопроса на Совещании по Портовым Делам, перед ЦУМОР-ом было возбуждено Управлением Порта ходатайство о приписке к Владивостоку пунктов побережья: Де-Кастри, Советская Гавань, Тетюхе, Ольга, Находка, Кангауз, Шкотово, Ханси, Посьет, Славянка, Мангугай.

Управление Владивостокского Торгового порта понимало приписку, как установление формального права и обязанностей Управления Владивостокского порта:

1) последовательно и соответственно с размерами грузооборотов и движением судов распространить на все перечисленные пункты действие декретов и распоряжений, регулирующих портовые операции;

2) иметь постоянный надзор за выполнением всех только что упомянутых декретов и распоряжений;

3) разрабатывать и проводить технические и административные мероприятия, способствующие развитию грузооборотов портов.

Для приписки к Владивостокскому порту выбраны такие пункты побережья, которые или имеют уже в настоящее время грузооборот, дающий все основания для введения в них портовой организации, или же являются портами, обладающими хотя и незначительными грузооборотами в настоящее время, но по местным условиям обладающими всеми данными для развития портовых операций при условии планомерного содействия им со стороны госучреждений, ведающих морским транспортом. Соответственно с экономическим значением и размерами грузооборотов каждого из намеченных пунктов, портовые организации в них, необходимые для осуществления связи их с Управлением Владивостокского Торгового порта и выполнения ранее указанных задач по введению, действию и развитию положений и мероприятий, регулирующих портовую жизнь, должны заключаться в пределах: от заведывающего гаванью с максимальным штатом при нем в 5—6 человек для портов, имеющих грузооборот в несколько миллионов пудов (Советская Гавань), до инструктирования Управлением Владивостокского порта по портовым вопросам агентов таможенной инспекции на местах на принципе договорных отношений с инспекционным надзором Управления Владивостокского порта путем периодических командировок своих агентов на места. Такие пределы поставлены в виду того, что всю организацию портовых учреждений на побережье предполагалось провести без обременения государственной кассы за счет тех поступлений, которые будут получаться от правильного и единообразного взимания портовых сборов.

Проведение в жизнь всех портовых организаций предполагается сделать последовательно, на основании изучения на месте всех условий, намеченных пунктов, потребностей их и вероятных денежных поступлений и возможностей экономического развития.

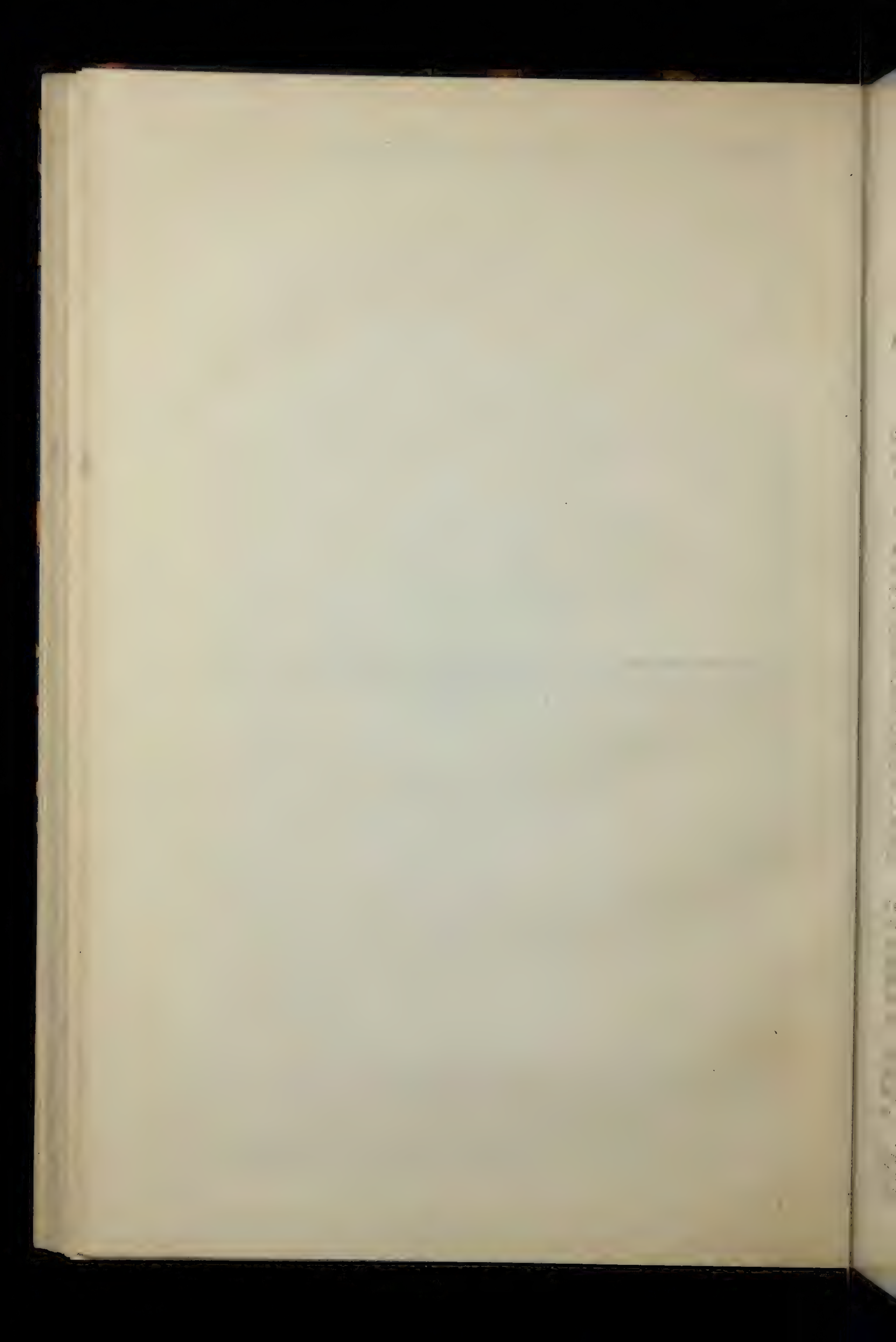
В результате произведенной к Владивостокскому порту приписки указанных пунктов было получено 56.192 руб. 68 коп. при расходах в 1609 руб. 65 коп.

Грузообороты в приписных пунктах побережья (в пудах).

	ГОДЫ.	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Советская гавань	Ввоз	36.749	40.365	1.989	11.055	10.896	23.361	9.355	—	15.148	166.082
	Вывоз	918.996	7.434	5.600	265.598	342.380	22.976	375.197	—	330.669	13.780.035
Тетюхе	Ввоз	685.497	697.653	307.981	416.008	551.048	173.340	4.390	—		—
	Вывоз	966.381	727.802	820.021	674.752	438.502	200.523	28		—	—
Ольга	Ввоз	79.932	62.992	54.588	43.642	34.958	27.710	2.100	—	—	—
	Вывоз	4.357	—	—	20.109	50.572	59.987	370	—	—	—
Находка	Ввоз	141.285	138.910	132.025	185.807	111.627	—	—	21.000	72.594	21.559
	Вывоз	731.800	489.475	488.743	470.081	432.468	—	—	37.221	72.469	70.460
Кангауз	Ввоз	67.960	67.791	30.138	70.931	61.387	20.829	85.155	67.903	47.897	29.491
	Вывоз	975.802	1.759.763	538.849	616.153	204.373	63.009	311.998	94.325	200.973	109.610
Шкотово	Ввоз	18.828	18.714	4.421	21.257	16.551	22.113	4.688	4.540	50.259	10.066
	Вывоз	824.719	362.123	522.277	1.081.752	1.316.494	26.626	64.715	6.056	84.802	88.730
Ханси	Ввоз	305.251	70.938	102.017	13.289	14.016	12.460	130.470	25.515	27.579	23.778
	Вывоз	454.134	113.779	118.003	145.977	246.520	113.525	122.713	20.070	414.787	101.013
Посьет	Ввоз	706.128	767.950	131.235	49.252	68.138	49.110	260.730	61.831	65.222	122.032
	Вывоз	356.235	254.408	258.684	260.992	333.318	153.660	291.047	103.331	170.967	205.949
Славянка	Ввоз	—	145.121	57.231	33.709	23.500	10.940	71.764	63.085	50.804	29.035
	Вывоз	—	57.092	72.972	38.831	29.120	26.626	32.130	51.111	44.052	65.512
Мангугай	Ввоз	279.112	436.797	250.490	—	—	58.374	47.199	17.204	451.147	—
	Вывоз	314.376	1.606.851	221.286	355 682	—	624.408	597.058	50.885	145.595	107.340

ОТДЕЛ III.

Экономическое значение Владивостокского порта.



ГЛАВА XV.

Значение порта для тяготеющих к нему областей СССР и экономические особенности этих областей.

Владивостокский Торговый порт обслуживает в деле экспорта, импорта и каботажа Приморье, Приамурье и Камчатку, являясь для первого основным пунктом выхода к морю и для двух последних— перевалочным и распределительным портом.

Приморье. Значение Владивостока для Приморской губернии вполне определяется географическим положением порта, особенностями его бухты и подходов к ней и топографией края. Хребет Сихота-Алин проходит вдоль всего Приморья почти параллельно берегу, на расстоянии в среднем 60-ти верст от моря и около 200 верст от государственной границы с Китаем. На этом более пологом западном склоне, по долине реки Уссури и ее притокам, расположены главные поселения губернии. Здесь же, почти параллельно главному хребту Сихота-Алин, проходит Уссурийская жел. дорога. Все пункты побережья от Владивостока к северу, до бухты Ольги включительно, отстоят от долины р. Уссури дальше Владивостока. Выход от Уссурийской жел. дороги к морю в каком-либо пункте к северу от Ольги, технически вполне возможный, еще в течение долгого ряда лет будет экономически невыгоден, так как такая поперечная дорога пройдет в значительной своей части по пустынной горной местности и приведет к порту, в котором поддержание навигации круглый год потребует больших затрат и вряд ли даст такие результаты, как во Владивостоке, где этому делу помогает, кроме более южного положения, особенно благоприятная конфигурация бухты и прикрывающих ее островов.

Развивающееся хозяйство бассейна р. Уссури посылает за границу через порт Владивосток излишки своего производства, среди которого наиболее важными предметами экспорта являются лес, продукты земледелия и уголь. Кроме бассейна р. Уссури, лесные грузы на Владивосток посылает Приамурье, так как условия выхода леса этого района к морю по р. Амуру довольно тяжелы в виду долгого периода замерзания лимана р. Амура и наличия мелководного бара, запирающего доступ в Николаевск н/Амуре глубокосидящим морским судам.

Лесные районы побережья Приморской губернии, лежащие на восточном склоне Сихота-Алин, отправляют свой лес за границу непосредственно с различных пунктов побережья, и в этих случаях порт Владивосток служит лишь базой снабжения и организационным центром.

Данные о лесах Приморской губернии весьма неполны. Общая площадь лесов составляет 10.673.000 десятин, из них исследовано 3.573.470 десятин. В Приамурской губернии, при общей площади лесов в 35.600.000, значатся исследованными 3.048.052 десятины. К настоящему

моменту леса Приморья и отчасти Приамурья, уже вошли, как серьезный фактор, в экономику и торговлю Дальнего Востока. Вывоз экспортного леса через Владивостокский порт дает цифры:

в 1914 г.	567.420 пуд.
в 1920 г.	559.021 »
в 1921 г.	1.469.870 »
в 1922 г.	2.071.077 »
в 1923 г.	4.699.592 »
бюджетный 1923/1924 г.	6.812.393 »

Возможности лесного экспорта чрезвычайно велики, так как Приморье связано дешевым морским путем непосредственно с мировыми рынками для древесины (Япония, Китай, Австралия) и может выбрасывать ежегодно, без истощения своего древесного запаса и не принимая в учет леса Приамурья, до 60 милл. куб. футов древесины. Большая часть этого количества будет проходить через порт Владивосток.

Излишки продукции земледелия Приморья поступают на заграничные рынки почти исключительно через Владивостокский порт.

Общая площадь Приморья, включающего Приморскую и Приамурскую губернии, равна 50 миллионам десятин; площадь пашни в настоящее время—362 тысячи десятин, при чем около 81% из них приходятся на долю Приморья. Степень развития сельского хозяйства определяется данными на одно хозяйство: посевной площади 4.94 десятин, лошадей—1,91, крупного рогатого скота—3,36 гол., мелкого скота (овец и коз)—0,11, свиней—3,17 голов. По характеру разводимых растений и способу обработки земли, хозяйства разделяются на два типа: русский и корейский. Русское население занимает свою посевную площадь преимущественно (до 82%) четырьмя культурами: овес, пшеница, гречиха и рожь. Корейцы разводят в значительном количестве местные просовые (пайза, чумиза), табак, кукурузу, бобы.

Климат Приморья в большинстве благоприятен для земледелия, но обладает своеобразными особенностями, резко отличающими его от других местностей СССР, лежащих на одной и той же широте. Малоснежная зима с сравнительно сильными морозами, короткая весна с сильным нагреванием днем и ночными холодами, жаркое и влажное лето, особенно у побережья, теплая и продолжительная осень создают условия, губительно отражающиеся на некоторых видах сельско-хозяйственных растений, главным образом, пшенице, и благоприятствующие разведению таких культур, как бобы, табак, лен и особенно рис, который именно в Приморье доходит до крайнего северного предела своего произрастания, до которого он не достигает нигде в других частях земного шара.

Сельское хозяйство Приморья постепенно принимает нормальный для него вид, уменьшая площадь засева пшеницы, овса и др. злаковых, и быстро увеличивая площадь технических культур, бобов и риса, которые, кроме благоприятных условий произрастания, имеют в непосредственной близости неограниченной емкости мировой рынок: на экспорт в Японию, другие тихоокеанские страны и Европу.

Средние данные урожайности на десятину:

пшеница	55 пуд.,
рожь	80 »
овес	54 »

кукуруза . . . . 83 »
бобы . . . . 70 »
рис неочищенный—200 пуд., очищенный—120—140 пудов.

На экспорт в 1923/24 г. через порт Владивосток было отправлено 1.670.722 пуда различных хлебных грузов. Ход развития наиболее ценной культуры—риса определяется данными:

1917 г.—первые опыты посева,
1919 г. . . . . 300 десятин,
1921 г. . . . . 7.000 »
1922 г. . . . . 12.000 »

Общая площадь пригодных для этой культуры земель, считая по запасам необходимой для нее воды,—200.000 десятин. Общий возможный сбор—24.000.000 пуд. очищенного зерна.

Угольная промышленность Приморской губернии сосредоточена в южной части по линии Уссурийской ж. д. и в отдельном Сучанском районе, имеющем выход на Уссурийскую ж. д. помощью специальной подъездной ветки. Добыча угля, каменного и бурого, определялась цифрами:

1920 г. . . . . 29.218.326 пуд.
1921 г. . . . . 27.407.238 »
1922 г. . . . . 34.092.032 »

Экспорта угля за границу не было, и, наоборот, через Владивосток до 1922 г. обычно ввозилось некоторое количество японского каменного угля. Единичные случаи экспорта угольной мелочи имели место в 1923 г., в 1924 г. Сучанские государственные копи начали организовывать дело экспорта угля, для чего получили в распоряжение участок портовой территории у причала, и в ближайшем будущем Сучанский уголь должен появиться на заграничном Тихо-Океанском рынке. Производительность Сучанских копей достигала максимум в 1917 г. до 17.957.410 пудов, в 1921 г.—6.950.444 пуд., в 1922 г.—8.423.403 пуда. Запас Сучанского рудника определен приблизительно в 40 милл. тонн.

Значение Владивостока в деле импорта в Приморье вполне определяется приведенными ранее данными грузооборота.

Побережье. Как было уже отмечено, на побережье Приморья имеются пункты, кроме Владивостока и Николаевска на Амуре, производящие самостоятельные портовые операции, как по каботажу, так и по заграничному плаванию. Береговое сообщение между этими пунктами во многих случаях затруднительно, районы, прилегающие к ним, мало населены и морской путь для большинства из них является единственным надежным средством сообщения. Основным предметом экспорта в этих пунктах являются—лес, отчасти продукты морских промыслов и руды (Тетюхе). Снабжение продуктами потребления, доставка людей на промысла и вообще вся организационная связь происходит через Владивостокский порт пароходами и парусниками каботажного плавания. В административно-портовом отношении эти пункты являются приписными к Владивостоку портами. Технически эти порты не оборудованы почти ничем, кроме маяков в нужных местах и необходимых для безопасности мореплавания знаков.

1. Порт Де-Кастри—расположен в конце Татарского пролива в начале Амурского лимана. Этот залив является единственным

убежищем от штормов, и суда, идущие от берегов о-ва Сахалина и застигнутые у материка, расположенного между Советской гаванью и Де-Кастри, идут укрываться в залив. В Де-Кастри находится маяк, последний по всему побережью вплоть до Ледовитого океана, не считая маяка в Петропавловске на Камчатке. Имеется лоцманская станция для нужд пароходов, идущих лиманом в Николаевский порт. Ввоза и вывоза груза нет, кроме незначительного количества леса, рыбы и брусники, вывозимых на местный рынок во Владивосток. Производились изыскания по соединению Де-Кастри с Амуром через озеро Кизи каналом со шлюзами. Предполагалось соединить Де-Кастри с Амуром железной дорогой. Во время зимы залив замерзает приблизительно на 6 месяцев. Маяк гасится, и остается одна почтово-телеграфная станция. В виду малочисленности жителей (живет около 10 чел. во время навигации) и грузооборота, развитие Де-Кастри, как порта,—дело будущего. В 1924 году произведены Дальлесом изыскания железной дороги от озера Кизи до Де-Кастри для вывоза Амурского леса, и разрабатывается проект постройки.

2. Советская Гавань—громадный залив со многими бухтами, закрытыми ото всех ветров, с глубиной, достаточной для любого океанского парохода. Имеется пресная вода хорошего качества, которую на суда можно брать посредством шлангов самотеком. При входе в залив имеется маяк и створные огни. Залив служит хорошим убежищем для судов во время шторма. Пристаней нет, и прибывающие суда под на грузку и выгрузку становятся на якорь, и груз доставляется к борту на шлюпках или на плаву, как, например, лес. До имеющихся в Совгавани лесных концессий на берегу проложен дековильный путь. Замерзаемость залива—около 3-х месяцев. В летнее время в Советскую Гавань наезжает много народа: рыбаков и рабочих на концессии.

Советскую Гавань можно считать в настоящее время вторым портом после Владивостока. Грузооборот ее в 1923 году выразился: по вывозу на 138 судах заграничного плавания—9.252.404 пд., на 47 судах каботажного плавания—2.819 пудов; по ввозу в том же году—на 151 заграничного плавания—62.402 пд., на 47 каботажного плавания—22.113 пудов.

С июля месяца 1924 г. приписной к Владивостокскому Торговому порту пункт Советская Гавань, с назначением туда капитана порта и надзирателя порта, открыл свои действия по приему и отпуску судов, ведя учет судов и груза, выполняя все существующие в портах формальности. Кроме того, имеет наблюдение за правильностью поступлений через Таможню портовых сборов с судов.

В текущем 1924 году за 8 месяцев, т. е. с 1-го января по 1-ое сентября прибыло в Советскую гавань: из-за границы—74 парохода с общим количеством груза 31.531 пуд., из каботажа—60 пароходов с 6.335 пуд. груза. Выбыло за границу 62 судна с грузом 5.008.850 пудов, в каботаж—56 судов с грузом 5.441 пуд. Главным предметом ввоза служат съестные припасы и предметы, необходимые для эксплоатации леса и ловли рыбы. Вывозится лес и рыба и в незначительном количестве ягода—брусника. Лес с концессий привозится к берегу по дековильке и затем в плотах доставляется к борту парохода.

3. Тетюхе—очень неудобная и плохая бухта, открыта от зюйдовых и зюйд-остовых ветров, около берега мелко, и суда с большой осадкой должны стоять на якоре далеко от берега. Нагрузка и вы-

грузка судов производятся при помощи барж и шлюпок. Несмотря на все это, Тетюхе имеет громадное значение, благодаря большим залежам серебро-свинцовой и цинковой руды.

Разработка рудников Тетюхе, принадлежавших ранее Акц. Горно-Промышленному О-ву «Тетюхе», ныне национализированных, началась в 1909 году. Часть руды—галмей—вывозилась в сыром или обожженом виде, другая же часть—сернистые руды—подвергалась обогащению, и вывозились свинцовые и цинковые концентраты.

С 1918 года на рудниках работы прекратились и более уже не возобновлялись. В 1923 году, с разрешения Президиума ВСНХ, было вывезено 20.000 т. бедных цинковых концентратов для получения средств на поддержку предприятия и погашения задолженности такового.

Добыча руды по годам:

1911 г.	2.206.256 пуд.
1912 г.	1.837.932 »
1913 г.	3.470.130 »
1914 г.	2.092,731 »
1915 г.	3.633.470 »
1916 г.	3.797.078 »
1917 г.	5.857.590 »
1918 г.	1.136.154 »

В Тетюхе добывались руды цинковые (галмей), с содержанием от 40 до 45% цинка, и сернистые серебро-свинцовые и цинковые, с содержанием свинца около 13%, серебра 0,025 и цинка—около 18%.

Руды до войны вывозились в Англию, Бельгию и Голландию, а во время войны—в Японию.

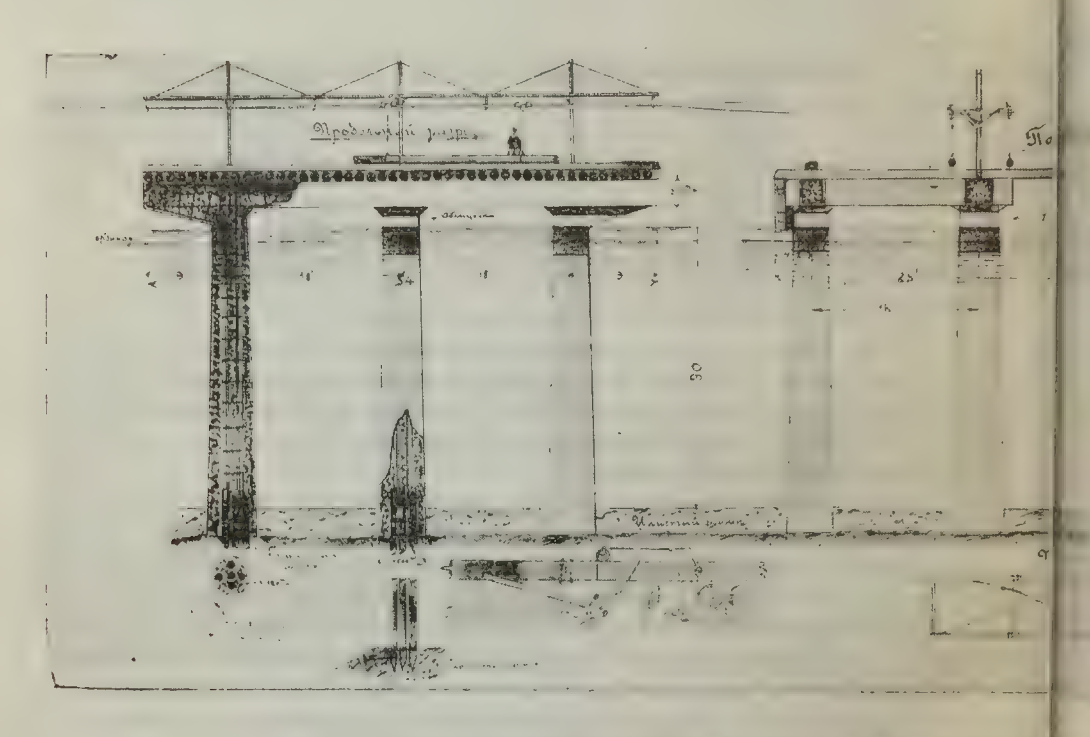
В 1911 г. вывезено руды 1.536.672 пуд., в 1912 г.—1.568.716 пуд., в 1913 г.—912.136 пуд., в 1914 г.—681.070 пуд., в 1915 г.—27.230 пуд., в 1916 г.—294.724 пуд.; в 1917 г. свинцового концентрата—337.900 пуд., руды—234.360 пуд., свинц. концентрата—464.080 пуд., в 1918 г. руды—82.150 пуд., свинцового концентрата—144.708 пуд.

В Тетюхе имеются сооружения, оборудованные средствами предприятия: 1) узкоколейная железная дорога на протяжении 36 верст; 2) деревянная пристань, оборудованная рельсовыми путями и паровым краном для свалки руды с вагонеток в баржи и выгрузки с баржей разных предметов; 3) мертвые якоря для причала и швартовки катеров и барж; 4) гавань для стоянки рудничных плавучих средств (катеров и барж), с прокопанным каналом для их входа; 5) разные приспособления для очистки канала и вытаскивания судов на берег.

В настоящее время заключен договор Главконцесскомом с Товариществом Бринер и Ко, и утвержден Совнаркомом. Этим договором предусматривается образование Общества с иностранным капиталом для эксплоатации предприятия при условии переоборудования рудников и постройки плавильных заводов. Развертывание работ предусматривается в течение пяти лет по принятии концессионером предприятия, что должно последовать в первые три летние месяца после дня подписания договора, т. е. с мая месяца 1925 года.

В случае широкого развития работ, в будущем необходимо будет удлинить существующую пристань или, может быть, устроить даже хотя бы примитивную гавань для стоянки приходящих за рудой судов,

дабы погрузка на таковые не прерывалась во время сильного волнения, как это имеет место сейчас вследствие открытости бухты от зюйдовых и остовых ветров и слабой защищенности от зюйд-вестового ветра. В настоящее время приходящие суда останавливаются в расстоянии 1¾ верст от пристани. Выступающий в море мыс Бринера, около которого имеется довольно глубокое место, достаточное для стоянки пароходов с средней осадкой, позволит произвести устройство такой гавани при помощи сравнительно короткого мола, но при этом будет необходимо полное переоборудование всех железно-дорожных путей.



Проект сквозной железо-бетонной эстокады, оборудованной

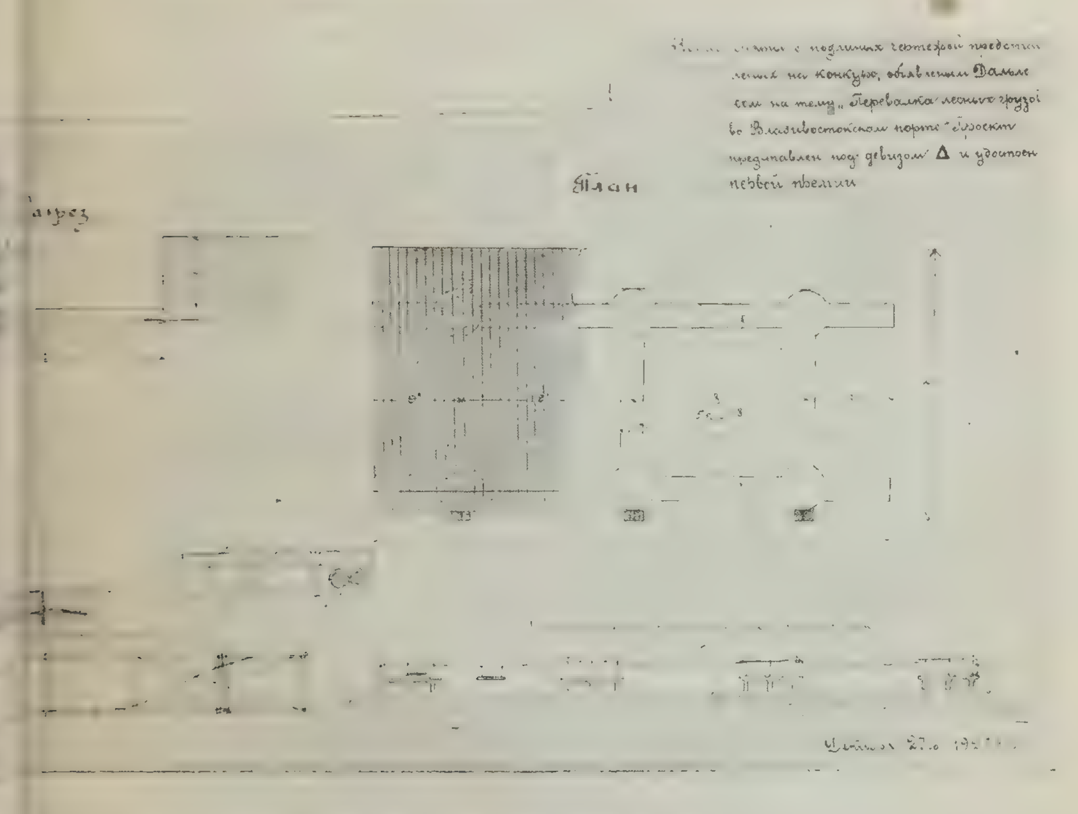
Кроме руды, из Тетюхе вывозится строевой лес. Грузооборот Тетюхе в в 1923 г. выразился: вывезено 1.651.910 пуд. на 21 судне заграничного плавания и 5.467 пуд. на 59 судах каботажного плавания, и по ввозу—445 пуд. на 25 судах заграничного плавания и 31.320 пуд. на судах каботажного плавания.

4. Пост Ольга—большой залив, годный для стоянки больших судов. Кроме этого залива, существует еще небольшой заливчик под названием «Тихая Заводь», соединенный с главным заливом природным каналом, годным для прохода судов с осадкой в 20 фут. В Тихой Заводи существует пристань для шлюпок и катеров. На берегу расположено селение с хорошими грунтовыми дорогами. При входе в залив находится остров Чихачев, на котором горит опознательный огонь. В будущем Ольга будет иметь громадное значение, благодаря большим

залежам железной руды, находящейся почти у самого берега. Имеются также залежи мрамора. Из Ольги в настоящее время вывозится лес, рыба и продукция населения. Залив не замерзает, кроме Тихой Заводи, которая находится подо льдом около 4-х месяцев. Сообщение на пароходах—круглый год.

В 1923 г. вывезено за границу 89.347 пуд. груза на 7 пароходах и каботажн. 8.337 пуд. на 61 судне.

5. Находка—в заливе Америка, вблизи устья реки Сучан; закрыта от всех ветров и имеет глубину до 25 фут. С самого начала ци-



...одвесной канатной дорогой для продольного передвижения леса.

вилизации этого края долго стоял вопрос открытым, где основать порт—в Находке или во Владивостоке. Залив Америка не замерзает, и целый год навигация поддерживается местными пароходами, но б. Находка замерзает на 3—4 месяца. Этот пункт имеет очень важное значение, как расположенный около каменноугольных Сучанских копей, обладающих большими залежами угля, лучшего в этом крае по качеству. Выработанный уголь по железной дороге через Кангауз—Шкотово направляется во Владивосток и в другие места спроса. Этот способ доставки—дорогой и неудобный, так как между копями и Кангаузом приходится переправлять уголь на некотором пространстве по подвесному пути, что вызывает излишнюю перегрузку. Было предположение провести железную дорогу от копей до морского берега, производились изыскания, но далее дело не пошло. Сооружение угольного

порта в Находке требует значительных средств в виду мелководья бухты и ее замерзаемости, борьба с которой путем ледокольных работ затруднена невыгодной конфигурацией бухты.

Для сплавки леса может служить река Сучан; она берет начало в отрогах хребта Сихота-Алин, сближаясь со своими истоками в верховьях притоков реки Уссури. Река Сучан впадает в залив Америка. Длина реки около 100 верст, ширина в низовьях ее от 30 до 40 саж. и при устье до 1½ верст. Фарватер при устье реки глубиною до 2-х сажен, но вследствие перемещения бара, имеющего временную глубину до 5 фут, по реке могут ходить только суда мелкосидящие, и то на расстоянии до 20 верст от устья. Выше река мелководна и имеет каменистое русло. Сучан версты на две от устья никогда не замерзает, а на среднем течении замерзает приблизительно с конца ноября и до конца марта.

Грузооборот бухты Находка за 8 месяцев 1923 г. выразился по вывозу: за границу—226.988 пуд. на 124 судах, и каботаж—28.445 пуд. на 168 судах; по ввозу—из-за границы 13.410 пуд. на 129 судах и в каботаже—35.635 пуд. на 179 судах.

6. Кангауз и Шкотово—пункты, через которые проходит Сучанская железная дорога. Оба пункта—в Уссурийском заливе. Зимой около 3-х месяцев находятся подо льдом. За 7 месяцев 1923 г. из Кангауза вывезено за границу на 214 судах 369.000 пуд., в каботаж—на 341 судах 69.028 пуд.

Из Шкотово вывезено за границу на 12 судах—407.126 пуд. и в каботаж на 150 судах—51.143 пуда. Вывозились, главным образом, лес и рыба.

Пункт Кангауз открыл свои чисто портовые действия с августа месяца 1924 г. В течение 8-ми месяцев отчетного года с 1-го января по 1-ое сентября прибыло из-за границы 327 судов с грузом 22.041 пуд., выбыло за границу 290 судов с грузом 1.373.553 пуд.: прибыло из каботажа 449 судов с грузом 63.661 пуд., выбыло из каботажа 434 судна с грузом 109.775 пуд.

Вывезен за границу из Кангауза лес в бревнах и селедка. Ввозной груз состоял преимущественно из соли для засолки селедки.

В период ловли селедки с марта по апрель месяц, а иногда и май, Кангауз посещают в большом количестве мелкие японские суда, отчего и получается сравнительно большое движение заграничных судов.

По каботажной линии Кангауз—Владивосток совершают регулярные рейсы мелкие суда и шаланды корейского и китайского типа.

По каботажу из Кангауза вывозится рыба (селедка), которая во Владивостоке в большинстве перегружается на суда заграничного плавания и вывозится в порты Китая и Японии. Кроме рыбы, вывозятся продукты местного земледелия. Ввозной груз исключительно состоит из предметов первой необходимости для населения Кангаузского района.

7. Славянка—находится в Амурском заливе. Залив Славянка—с хорошими бухтами, закрытыми от всех ветров, находится подо льдом около 3-х месяцев. У входа в залив поставлен маяк с угловыми освещениями. За 11 месяцев 1923 г. за границу выбыло 46 судов с грузом 6.896 пудов, в каботаж—222 судна с грузом 13.221 пуд. Прибыло из-за границы 43 судна с грузом 808 пудов, из каботажа—219 судов с грузом 12.400 пудов.

8. Мангугай—находится в Амурском заливе. Бухты нет, кроме устья реки того же названия. Река мелкая, как и прибрежная часть моря. Суда с большой осадкой могут становиться очень далеко от берега. Замерзаемость около 3-х месяцев. В Мангугае имеются угольные копи с залежами угля довольно хорошего качества. В 1923 г. выбыло за границу 6 судов с грузом 850 пудов, в каботаж—227 судов с грузом 25.036 пудов. Прибыло из каботажа 204 судна с грузом 13.839 пудов. Когда работали рудники, вывоз достигал до 45.000 пудов груза.

9. Посьет—расположен на полуострове между бухтой Новгородской и Экспедицией, в 60 милях от Владивостока, вблизи корейской и китайской границы. Подход к Посьету хорош, и суда могут входить с осадкой до 26 фут, но остальное водное пространство всех бухт мелкое, и доступно только шаландам. В самом узком месте на косе находится маяк. Замерзаемость бухты—около 2½ месяцев.

Сведения о грузообороте имеются, начиная с 1913 г., в каковом году он выражался по ввозу цифрой 1.062.357 пуд. Транзитом было перевезено 200.000 пудов соли из портов Китая через Владивосток, Посьет и Хунчун. Из Хунчуна через Посьет вывозилось от 150.000 до 200.000 пудов разного груза, как-то: жмыхи, бобовое масло, овощи, мороженое мясо, дичь и скот. Местный груз состоял из скота, соли, извести, а с 1923 г. и риса. В 1923 году вывоз и ввоз значительно уменьшились. Вывезено на каботажных судах 80.332 пуда. Груз—местный: сельдь—33.993 пуд., соли 8.719 пуд., воинский грузз 7.161 пуд. За границу вывезено 34.719 пудов сельди и незначительное количество морской капусты. Привезено на каботажных судах—36.625 пудов: муки 10.832 пуда, овса—8.850 пуд., съестных припасов—17.000 пуд. На заграничных судах—3.710 пуд. соли. Из Хунчуна в 1923 году транзитом прошло 900 бревен, предназначенных в Цинтао, но неприспособленность к погрузке леса на пароход задержала его, и дальнейшая отправка его таким путем найдена убыточной. В конце 1923 года пароход «Астрахань» привез для Хунчуна из портов Китая 85.000 пудов соли.

Промышленность Посьетского района состоит в следующем:

а) Рыболовство, главным образом, сельдь. По имеющимся сведениям, в Посьетском районе вылавливается рыбы от 52.700 п. до 102.000 пудов ежегодно. 88% улова отправляется за границу, и только 12% засаливается в бочках для местного употребления и внутреннего рынка.

б) Около Посьета и Новокиевска (8 верст расстояния от первого) имеются залежи каменного угля. Уголь—бурый, низкого качества, разрабатывается примитивным способом и сбывается местному населению.

в) На Мраморном мысу китайцами вырабатывается известь, но в небольшом количестве. Добытая известь отправляется во Владивосток. Эта отрасль промышленности могла бы быть развита при лучшей постановке дела.

г) Между Новокиевском и Ханси имеется 8 солеварен, выработавших в 1923 году около 3.000 пуд. соли. Развитие этого промысла имеет большую связь с развитием рыболовного дела. Ловля ракушек, трепангов, морской капусты и шримсов мало развита.

С назначением в пункт Посьет старшего и младшего надзирателей, таковой с 1 июля начал функционировать по приему и выпуску судов, ведя регистрацию судов и все портовые обрядности.

Грузооборот Посьетского порта за время с 1-го января по 1-е сентября 1924 г. выразился: прибыло из-за границы судов 39 с грузом 1.635 пуд., из каботажа—110 судов, груза 23.879 пудов.

Выбыло за границу 38 судов с грузом 15.302 пуда, в каботаж—судов 116, груза 39.122 пуда. Груз, вывозимый за границу, состоит преимущественно из сельди. В каботаж вывозится тоже сельдь и другая рыба, частично скот. Сельдь идет во Владивосток и большею частью перегружается на заграничные суда, а остальная идет на местный рынок. Скот и другие продукты исключительно поступают на местный рынок.

10. Х а н с и находится в бухте Экспедиция, миль 6 от Посьета. Бухта эта мелководна и доступна только для плавания мелкосидящих судов. Из Ханси в 1923 году вывезено за 4 месяца 3.454 пуда груза на 56 судах каботажного плавания. В навигацию груз для Хунчуна и из него провозится, главным образом, через Ханси, так как от Хунчуна идет хорошая дорога и ближе, чем в Посьет.

11. К а м ч а т к а и О х о т с к и й р а й о н. Основными продуктами хозяйственной деятельности Камчатки и Охотского прибрежного района являются рыба и меха. Камчатско-Охотская рыбопромышленность во время до 1917 г. значительную часть своей продукции направляла на Владивосток и отсюда же получала продукты первой необходимости для промыслового населения и вообще для жителей края. Сообщение с Владивостоком поддерживалось регулярными рейсами пароходов Добровольного Флота, получавшего за эти рейсы правительственную субсидию. Начиная с 1917 года, русская тихоокеанская рыбопромышленность постепенно падала, и к 1923 году морские участки за немногими исключениями оказались в руках японцев, речные же в большинстве эксплоатировались при участии иностранного капитала. Большая часть продукции поступала на иностранные рынки через порты Японии. Регулярные рейсы Доброфлота сменились случайными отправками пароходов. Снабжение промыслов стало базироваться на иностранные порты. С началом развития государственной и кооперативной рыбопромышленности (Центросоюз), значение Владивостокского порта и связь с Камчаткой постепенно увеличивается, особенно в виду выясняющейся экономической возможности снабжения рыбных промыслов крымской солью, приходящей большим каботажем во Владивостокский порт, однако, прежняя роль его в этом деле вряд ли скоро восстановится. Причиной этого является отправка продукции рыбных промыслов на заграничные рынки непосредственно с мест заготовки, благоприятствующая развитию портов на самой Камчатке.

На Камчатском побережье административным и распределительным центром служит порт Петропавловск, открытый круглый год и представляющий в своем естественном состоянии достаточно благоприятные условия для стоянки пароходов. Текущим летом Управлением Владивостокского порта было произведено специальное обследование Петропавловского порта и других пунктов Камчатского побережья путем командировки туда своего представителя.

Петропавловск расположен в Петропавловской бухте, в северной части Авачинской губы, сообщающейся с океаном проливом протяжением 4,5 мили, средней шириной 1,25 мили и глубиной 6—13 сажен. Пролив и Авачинская губа не замерзают. Петропавловская бухта, длиной около мили и шириной пол-мили, разделена песчано-галечной косой на

две части—ковш и внешнюю гавань, обе глубиною до 6—7 сажен с приглубыми берегами. Внешняя гавань не замерзает, ковш покрывается льдом на 4 месяца. Из портовых сооружений имеется маяк, две маленькие пристани и несколько небольших пакгаузов.

Экономическое развитие порта Петропавловск и всего края характеризуется ниже приводимыми таблицами ввоза и вывоза (в пудах):

ГОДЫ:	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.
Ввоз	538.708	371.240	151.124	185.154	169.930	128.698
Вывоз	39.181	33.199	52.078	56.152	75.377	50.038
	1919 г.	1920 г.	1921 г.	1922 г.	1923 г.	1924 г. по 1/VIII
Ввоз	357.174	123.379	59.884	152.902	241.534	84.665
Вывоз	51.757	23.304	7.578	11.363	25.051	13.157
Транзит на север	—	—	—	—	68.126	1.052.420

Грузооборот Усть-Камчатска за 1923 г.:
ввоз—1.402.500 пуд., вывоз—631.941 пуд.

Грузооборот Охотска за 1923-й год:
ввоз —71.000 пуд., вывоз—513.900 пуд.

Значительный ввоз Усть-Камчатска объясняется постройкой в нем консервных заводов. Остальные пункты дают сравнительно незначительные грузообороты, при том почти исключительно промысловых грузов.

Народонаселение Камчатки, по данным Камчатского Губревкома, на 1-е января 1923 года было:

Петропавловский уезд . . . . 12.162 чел.
Охотский уезд . . . . 5.243 »
Гижигинский уезд . . . . 6.430 »
Анадырский уезд . . . . 5.737 »
Чукотский уезд . . . . 6.025 »
Командорский уезд . . . . 462 »

Итого. . . .36.059 чел.

В том числе: русских—11.749, иностранцев—311, туземцев кочевых—8.184, туземцев оседлых—15.815 чел.

Население это занимает площадь 1.182.000 кв. верст.

Потребность в продуктах первой необходимости, переведенная на рубли, определяется в 4.445.000 рублей. Ввоз в рублях—1.616.836.

Общий улов рыбы лососевых пород по годам в штуках:

	1910 г.	1912 г.	1918 г.	1922 г.
Жителями	5.000.000	8.000.000	9.000.000	12.965.783
Промышл. речн. участк.	2.700.000	3.500.000	10.000.000	4.409.785
„ морск. участк.	17.300.000	28.500.000	116.000.000	119.681.348
ИТОГО	25.000.000	40.000.000	135.000.000	137.056.916

ГЛАВА XVI.

Значение Владивостокского порта для Северной Маньчжурии.

Географическое положение и наличие железнодорожного пути делают Владивосток естественным пунктом выхода к морю продукции Северной Маньчжурии и портом снабжения ее заморскими товарами.

Территория Северной Маньчжурии, находящаяся в районе влияния Китайской Восточной железной дороги, имела посевную площадь:

в 1921 г.—9.370 тысяч шан (шан около $^2/_3$ десятины)
в 1922 г.—9.750 »

т. е. общее количество посевов увеличилось за год на 4,1%.

Из всей посевной площади было занято:

В 1921 г. пшеницей	1.325 тысяч шан,	в процентах	—14
» бобами	2.355 »	»	—25
Прочими посевами	5.690 »	»	—61
В 1922 г. пшеницей	1.715 »	»	—17,6
» бобами	2.305 »	»	—23,6
Прочими посевами	5.730 »	»	—58,8

Общий сбор хлебов по всей посевной площади, потребление и избыток к вывозу были (в миллионах пудов):

	1921 г.	1922 г.	Увеличение в 1922 г.
Общая посевная площадь (тысяч шан)	9370	9750	380
Общий сбор хлебов	479	526	47
Общее потребление	366	394	28
Избыток к вывозу	113	132	19

На тяготеющей к Китайской Восточной железной дороге земледельческой территории под полями находятся 14% общей площади; учтенными, пригодными для распашки землями занято 18%, и на остальные категории земель падает 68%. Так как зарегистрированные пригодные земли в большей своей части будут использованы под колонизацию, то их географическое положение дает возможность судить о том, куда будет передвигаться центр народного хозяйства Северной Маньчжурии. Рассмотрение размеров этих земель по уездам, по данным Экономического Бюро Китайской Восточной ж. д., показывает, что 97% всех учтенных в двух провинциях Северной Маньчжурии—Хейлунцзянской и Гиринской—земель, пригодных, но не запаханных, приходится на Хейлунцзянскую провинцию и расположенные к северу от восточной ветки Китайской Восточной ж. д. уезды Гиринской. Таким образом,

почти все возможности расширения земледельческого хозяйства Северной Маньчжурии лежат к северу от магистрали Китайской Восточной ж. д. Это обстоятельство должно иметь в будущем чрезвычайно большое значение для Владивостокского порта, который является по своему географическому положению естественным выходом к морю именно для северной части Северной Маньчжурии.

Распределение всего количества хлеба, выброшенного на рынок в 1921—1922 г. северной и южной областями Северной Маньчжурии было:

	Годы.	Пшеница.	Бобы.	Прочие хлеба.	Всего.	
Северная обл. .	1921 г.	26,7	35,3	6,7	68,7	В милл. пуд.
		38,9%	51,4%	9,7%	100%	в %
	1922 г.	30.0	39,5	9,0	78,5	В милл. пуд.
		38,3%	50,3%	11,4%	100%	в %
Южная обл. . .	1921 г.	9,2	28,8	6,5	44,5	В милл. пуд.
		20,7%	64,7%	14,6%	100%	в %
	1922 г.	8,0	36,0	10,0	54,0	В милл. пуд.
		14,3%	66,7%	19,0%	100%	в %

Вышеприведенные числовые данные хотя и могут быть приняты, как характеризующие развитие земледелия в Маньчжурии, но считать их абсолютно точными не приходится, так как они получены по первоисточникам китайской статистики, обладающей некоторыми своеобразными особенностями.

Кроме продуктов земледелия, имеет интерес с точки зрения Владивостокского порта развитие Маньчжурского хозяйства в области животноводства и лесной промышленности. Возможности первого для районов, тяготеющих к Китайской Восточной железной дороге, огромны, но действительный отпуск продуктов на экспорт весьма ограничен и имеет, кроме отправок в Англию баранины, дичи и яиц, местное значение. Так как причины этого явления лежат вне пределов деятельности порта, то более подробное рассмотрение данного вопроса в настоящем отчете представляется излишним.

Что касается лесного хозяйства, то леса Хейлунцзянской и Гиринской провинции обладают, по мнению Экономического Бюро Китайской Восточной железной дороги, громадными запасами прекрасного строевого леса, но подсчитать, как площадь, занятую этими лесами, так и запасы древесины, которыми они обладают, представляется делом совершенно невозможным.

В деле работы с Маньчжурскими грузами Владивостокский порт имеет конкурента в Японском порте Дайрен.

Порт Д а й р е н расположен на Квантунском полуострове, в заливе Талиенван под северной широтой 38°56′ и восточной долготой 121°37′.

Причальные устройства состоят из широких параллельных пирсов и набережных.

Гавань с востока, севера и запада защищена линией волноломов. Первый пирс (так наз. Восточный) имеет полную длину 1960 фут. Конец пирса, шириной 568 фут, образует причал для судов с осадкой в 30 фут и выше. Такая же глубина при низкой воде имеется и у Восточного

пирса на длине 921 фут, а остальная часть пирса имеет глубину от 23 до 26 фут, тоже при низкой воде.

Западный пирс, длиною 2.000 фут, дает возможность швартоваться одиннадцати судам, пятерым на восточной стороне, при глубине воды в 30 фут, и пятерым судам на западной стороне, при глубине воды в 25 до 30 фут при отливе.

Три или четыре небольших судна могут стоять вдоль набережной длиною 1150 фут, соединяющей пирсы с глубиною от 22 до 24 фут при отливе.

Три причала предназначены исключительно для почтовых пароходов.

Северный волнолом—7400 фут длины, 20 фут ширины и высотою при отливе—19 фут.

Этот брекватер простирается от восточного конца гавани до берега в форме арки и запирает совершенно порт от норд-вестовых ветров, очень затрудняющих погрузочные работы зимою, и не допускает в гавань плавающего льда в зимнее время.

Западный брекватер состоит из двух секций общей длиною 4.500 фут, с разрывом в 200 фут между секциями, служащими проходом для судов.

Второй проход, шириной 400 фут, расположен между Северным и Западным брекватерами.

Восточный брекватер является продолжением восточного пирса и имеет длину в 1221 фут, ширина и высота те же, что и у Северного волнолома.

Главный вход в порт находится между концом Восточного волнолома и Северным волноломом.

Экспортная способность пристаней—около 20.000 тонн в день.

Общая длина причальной линии около 13.450 фут.

Пристани разбиты на 34 причала следующим образом: пять причалов с глубиною воды при отливе в 38 фут для судов от 6.000 до 25.000 тонн; 25 причалов глубиною 26—32 фута для судов в 5.000 тонн и 4 причала глубиною 22—26 фут для судов до 3000 тонн.

Хотя глубина воды у причалов в 22—23 фута не очень велика, ими могут пользоваться при высокой воде суда с осадкою в 24 фута, не испытывая неудобств при нагрузке или выгрузке.

В порту велись и ведутся дноуглубительные работы, как внутри порта, так и на подходах к нему, которые углублены до 40 фут.

Имеется, кроме того, отдельный пирс для нагрузки нефтяных продуктов и масла (бобового), длиною 1135 фут и шириною 30 фут, расположенный на расстоянии одной мили к востоку от Восточного пирса. От конца на длину 500 фут пирс этот имеет с восточной стороны глубину в 30 фут, с западной стороны пирса глубина на той же длине около 26 фут.

В порту имеются обширные складочные помещения, площадью около 57.000 кв. сажен, и целый ряд береговых баков для бобового масла, емкостью около 25.000 тонн.

Открытые площади для складывания грузов достигают величины около 73.300 кв. сажен.

Для входа в порт служат два маяка, расположенные один на северном конце восточного брекватера и второй на конце северного брекватера по сторонам главного входа.

Радиус видимости маяков—8 миль.

Первый из них показывает белый огонь и второй — красный огонь.

Суда свыше 1000 гросс-тонн обязаны при входе и выходе брать лоцмана. Лоцман—бесплатно.

В порту имеется девять плавучих кранов, а именно: 2 крана по 50 тонн, 5 кранов по 5 тонн и 2—по две тонны.

За пользование плавучими кранами установлена следующая такса:

за 50-ти тонный кран—пятьдесят иен за первый час работы и двадцать иен за каждый последующий час;

за малые краны—15 иен за первый час работы и 6 иен за каждый последующий час, считая время работы крана с момента его прибытия на место назначения до окончания работы.

Кроме того, имеется 16 шт. передвижных железнодорожных кранов, а именно:

5	кранов	по	27	тонн
1	»	»	15	»
3	»	»	10	»
4	»	»	5	»
2	»	»	3½	тонны.

В порту есть двое весов, каждые до 80 тонн, и буксирные катера и баржи.

Семь буксирных катеров приспособлены для работы во льду.

В порту имеется сухой док, принадлежащий Маньчжурской Доковой Компании, размерами:

длина наибольшая . . . . .440 фут. 6 дм.
ширина входа . . . . 51 фут.
высота порога над дном . . . . 5 фут.
глубина на пороге при низкой воде . . . . .20 фут. 1 дм.

При доке оборудованы обширные мастерские.

Порт Дайрен является конечным пунктом Южно-Маньчжурской ж. д., начинающейся от ст. Чань-Чун Китайской Восточной ж. д.; через нее он соединяется с Харбином. Расстояние от Дайрена до Харбина 885 верст, расстояние от Харбина до Владивостока—729 верст, т. е. на 156 верст короче, чем до Дайрена.

Через узловые станции Дайрен соединяется железной дорогой с Сеулом, Пекином и Гирином.

По своему географическому положению Дайрен является естественным портом для Южной Маньчжурии, в то время, как Владивосток—для Северной, обслуживаемой Китайской Восточной ж. д.

Хлебная торговля Северной Маньчжурии, являющаяся жизненным нервом торговой деятельности края, носит ясно выраженный характер экспортной торговли; так, за десятилетие 1911—1921 г. 84% всего перевезенного по Китайской Восточной ж. д. хлеба было отправлено на вывоз, а из всего вывезенного из района, тяготеющего к Китайской Восточной ж. д., хлеба около 90% ушло за пределы Маньчжурии, при чем главная масса Маньчжурского хлебного экспорта шла морским путем в Европу через порты Дайрен и Владивосток.

Отправки на Владивосток, подвергаясь колебаниям за период 1911—1917 г.г., дали резкое понижение в 1918 г., продолжавшееся в 1919, 1920 и 1921 годах.

Отправки на Дайрен, сначала незначительные, в дальнейшем развивались быстрее, чем отправки на Владивосток, однако до начала Европейской войны отставали от них. С начала войны значение Дайренского порта для Северной Маньчжурии резко возросло, а после русской революции этот порт стал доминирующим.

Несмотря на то, что с 1921 года началось значительное увеличение экспорта на Владивосток, преобладающее значение Дайренского порта для Северной Маньчжурии сохранилось до сих пор.

Распределение хлеба, вывозимого из Северной Маньчжурии по железной дороге, водой и гужем по разным направлениям, по данным Экономического Бюро Китайской Восточной ж. д., представлено в нижеследующей таблице:

ГОДЫ.	Всего вывезено (в милл. пудов).	В том числе на:					
		Русский Дальн. Восток.	Владивосток.	Чаньчун Дайрен.	Русский Дальний Восток.	Владивосток.	Чаньчун Дайрен.
1911	61	14	29	18	22	48	30
1912	50	10	23	17	20	46	34
1913	51	11	23	17	22	45	33
1914	52	10	20	22	19	39	42
1915	63	6	31	26	10	49	41
1916	53	5	22	25	9	41	50
1917	74	11	27	36	15	36	49
1918	66	5	8	53	8	12	80
1919	75	8	6	61	11	8	81
1920	112	6	3	103	4	3	93
1921	124	5	23	96	4	19	77
1922	108	8	35	65	8	32	60

В среднем за одиннадцать лет, т. е. 1911—1921 гг., в Русские Дальневосточные области вывезено 11%, на Владивосток—28% и на Чань-Чун-Дайрен—61% всего Северо-Маньчжурского хлебного экспорта.

В приведенной таблице отсутствуют цифры за 1923 год вследствие неимения соответствующих данных для Дайренского направления.

Приведенные выше цифры, относящиеся лишь к экспорту из Северной Маньчжурии, далеко не характеризуют собою рабочую мощность Дайренского порта. Чтобы составить себе об этом понятие, достаточно рассмотреть нижепомещаемую ведомость вывоза экспортного сырья через порты Владивосток и Дайрен.

ГОДЫ-СЕЗОН.	ВЫВЕЗЕНО ЧЕРЕЗ ВЛАДИВОСТОК.		
	Бобов пд.	Жмыхов пд.	Бобового масла пд.
1921/1922	20.811.675	6.739.723	641.845
1922/1923	23.168.653	13.428.853	1.028.518
	Вывезено через Дайрен.		
1921/1922	619.324 тн. или 38.398.088 пд.	1.192.973 тн. или 73.964.326 пд.	115.506 тн. или 7.073.890 пд.
1922/1923	778.378 тн. или 48.159.456 пд.	1.357.648 тн. или 84.136.976 пд.	124.960 тн. или 9.747.520 пд.

До начала войны значительная часть Северо-Маньчжурского импорта шла через Владивосток; затем импорт через Владивосток начал падать и свелся практически на нет, и лишь за последнее время наблюдаются признаки начавшегося возобновления импорта через Владивосток. Практически же весь европейский импорт для обширного, как Южно-Маньчжурского, так и Северо-Маньчжурского края, идет через Дайрен.

Количество импортных грузов, полученных Китайской Восточной ж. д. для Северо-Маньчжурского края с разных направлений за последние годы выражается, по данным Экономического Бюро Китайской Восточной ж. д., в следующих цифрах (в миллионах пудов):

ГОДЫ.	В	В	О	З.
	На Уссур. ж. д.	На Южно-М. ж. д.	На Забайкальской ж. д.	ВСЕГО.
1917	3,8	16,7	0,8	21,3
1918	2,2	11,6	0,7	14,5
1919	2,7	14,2	0,6	17,5
1920	0,8	14,7	0,1	15,6
1921	0,8	19,1	1,5	21,4

Как указано выше, расстояние от Харбина, являющегося центральным пунктом Китайской Восточной дороги, до Владивостока на 156 верст короче, чем до Дайрена, в соответствии с чем и пробег вагонов до Владивостока совершается короче, чем до Дайрена.

Если подсчитать все расходы, ложащиеся на один пуд экспортного груза, с момента его погрузки в вагон и кончая погрузкою на судно, от Харбина до обоих портов, то они выразятся в следующих цифрах:

РОД ГРУЗА.	Харбин-Владивосток.	Харбин-Дайрен.
	Копеек на пуд.	Копеек на пуд.
Бобы	32,86	37,4
Пшеница	36,1	38.8
Жмыхи	24,7	33.8

За истекшие шесть месяцев 1924 года количество Северо-Маньчжурского экспорта, вывезенного Китайской Восточной ж. д. в обоих направлениях, в среднем за день выразилось в следующих цифрах вагонов, по 1000 пудов каждый:

МЕСЯЦЫ.	Дайрен.	Владивосток.
Январь	204	170
Февраль	120	88,6
Март	220,4	109,6
Апрель	135,6	54,4
Май	122,1	81,5
Июнь	159,1	129,9

ГЛАВА XVII.

Грузообороты за прежнее время и анализ их. Диаграммы и характеристика работы порта с 1908 по 1924 г.

Периоды в развитии порта. История экономической роли Владивостокского порта, как она представляется на основании обследования его грузооборотов, должна быть разделена на четыре периода: до войны 1914 г., время от 1914—1921 г., с 1921—1922 г. и с 1923 г. Деление это является естественным потому, что период 1914—1921 г.г., давший много интересного материала в области работы и оборудования порта, является по существу случайностью в области нормального развития всех сторон хозяйства тяготеющего к порту края, случайностью, вызванной внешними причинами, лежащими вне пределов краевой жизни.

Характер грузового потока. Размеры грузооборота до 1914 года указаны в историческом обзоре порта; особенности же грузового движения и торговой деятельности порта, поскольку они сложились в период до войны 1914 года, могут быть проще всего выявлены путем рассмотрения в отдельности общих для всех портов подразделений грузооборотов по роду плавания: заграничного, дальнего каботажа и малого каботажа.

Заграничное плавание.

Морские сношения Владивостока с заграницей начались почти с первых лет его основания. Город и весь край, отрезанный от промышленных районов России многими тысячами верст, с давних пор получал значительное количество необходимых ему продуктов обрабатывающей промышленности из-за границы.

По направлениям заграничный грузооборот вылился в следующие определенные и устойчивые ветви:

1) сношения с Японией, преимущественно на судах японского флага и отчасти пароходами Доброфлота;

2) сношения с Западной Европой на судах английских, германских, датских, шведских и норвежских (остальные—как исключение);

3) сообщение с портами Китая: Чифу, Цинтау, Шанхай—пароходами Доброфлота, китайскими, английскими и изредка японскими;

4) случайные и редкие отдельные рейсы в Австралию, Северную Америку, Нидерланды, Индию.

Грузооборот заграничного плавания. По характеру грузооборота на судах заграничного плавания Владивостокский порт имеет особенности, выделяющие его из ряда других портов СССР, именно: транзитные операции за границу, так что весь заграничный грузооборот распадается на ветви:

1) местный экспорт,
2) транзит из Сибири,
3) транзитный экспорт из Маньчжурии,
4) местный импорт,
5) транзит в Сибирь,
6) транзитный импорт в Маньчжурию.

Местный экспорт. Первая ветвь рассматриваемого периода (до 1914 г.) являлась весьма незначительной и едва достигала в 1910 г. 400.000 пудов, при чем три четверти экспорта приходились на лес и лесные материалы. Отпускная торговля лесом, несмотря на наличие значительных лесных массивов, находилась в зачаточном состоянии, что в значительной мере объяснялось необорудованностью порта для этого рода грузов, высокими железнодорожными ставками и накладными расходами. Однако, при всех этих неудобствах торговля эта развивалась и экспорт за границу леса в 1911 году превысил 1.000.000 пудов (считая в том числе и незначительные транзитные отправки из Маньчжурии, которым не велся отдельный учет).

По сортам лесные отправки в 1911 году дали:

осины в чурках и бревнах	852.617 пуд.
хвойных пород в бревнах	24.304 пуд.
» » в досках	75.203 пуд.
твердых пород в бревнах	5.786 пуд.
фанеры	65.242 пуд.
	1.030.022 пуд.

Цифры эти интересны тем, что в 1911 году появляются значительные отправки осиновых чурок, в настоящее время являющихся вполне устойчивым объектом лесной торговли через порт Владивосток. Чурки и бревна шли преимущественно в Японию, фанера—в Англию.

Другим товаром местного отпуска являлась рыба и рыбные продукты (т у к), шедшие преимущественно в Японию и отчасти в Китай. Грузы эти с точки зрения порта не являлись важными, так как не требовали особых оборудований и имели даже тенденцию к количественному уменьшению.

Транзит из Сибири. Остальные грузы проходили в совершенно незначительном количестве и все предположения о них, как и об экспортных операциях через Владивосток из Забайкалья и Сибири, сводились к учету производительных сил области и возможного развития соответствующих промышленностей, которых, однако, в действительности еще не было.

Транзитный экспорт из Маньчжурии. Хотя наиболее близко лежащий к порту район и составляют области Амурская и Приморская, но они, несмотря на свою обширность, были к этому времени настолько слабо заселены, что их участие в экспорте, как уже указано выше, было очень незначительное; главную же массу грузов этой категории

составляли продукты Северной Маньчжурии и северо-восточной Монголии. Первое место среди этих грузов занимали бобы. Экспорт зерновых маньчжурских продуктов принял вполне устойчивую форму с 1907 г., когда была совершена первая проба экспортирования бобов в Европу, давшая положительные результаты и обратившая на это дело внимание крупных экспортных фирм. До этого времени маньчжурские зерновые продукты отправлялись через Владивосток в Японию, и торговля эта имела мелкий характер. Развитию и устойчивости бобового экспорта помогло повышение на бобы спроса в Европе и то обстоятельство, что северная Маньчжурия и восточная Монголия имели много необработанных земель, энергично заселявшихся Китайским правительством. Количественный рост этой ветви экспорта можно видеть по таблице с характеристикой работы порта с 1908 по 1924 г. (стр. 158--159). С самого возникновения этого экспорта, в нем обнаружились два направления: в Японию на японских судах и в Европу через Порт-Саид на пароходах разных европейских флагов.

Местный импорт. Обрабатывающей промышленности в крае почти не было, имелись лишь мельницы, лесопилки, заводы: свечной, цементный, мыловаренный, кожевенный, фанерный и некоторые другие. Из-за границы получились такие товары, как: чай, соль, железо, сталь, машины, сахар, кирпич огнеупорный, мануфактура, вина и пр. Япония доставляла: значительное количество каменного угля, фрукты, рис, шелк, галантерею. Китай из Шанхая—чай, рис, шелк и товары европейского происхождения: железо, стекло, гастрономические товары и проч. Значительную роль играли товары германского происхождения, особенно после установления довольно регулярных рейсов германского пароходного общества Рикмерс.

Ввозу иностранных товаров способствовало наличие порто-франко, объявленного во Владивостоке в 1862 г. и закрытого в 1909 г.

Транзитный импорт в Сибирь. К транзитным в Сибирь и далее товарам принадлежал почти исключительно чай, отправлявшийся из Цейлона и Ханькоу русскими чаеторговцами, и во Владивостоке переваливавшийся в вагоны для дальнейшей отправки.

Транзит в Маньчжурию. Предметом транзита с Маньчжурией через Владивосток были товары русского происхождения (с пароходов дальнего каботажа): сахар, мануфактура, галантерея, табак, стеклянные и бумажные изделия; такие же товары, кроме сахара, приходили из-за границы. Из числа этих последних обращали на себя внимание значительным размером отправки через Владивосток в Маньчжурию с о л и из китайских же южных портов. На транзитный импорт вредно повлияло закрытие во Владивостоке порто-франко, вследствие замедления перегрузочных операций из-за таможенных обрядностей. Импортные фирмы стали предпочитать ввозить товары в Маньчжурию через Дальний, где совершение таможенных формальностей требовало значительно меньше времени, чем во Владивостоке. Но особенно тормозило развитие импорта своеобразное построение тарифов на импортные грузы по Китайской Восточной железной дороге, отличавшихся своей дороговизной и превышавших на Владивостокском направлении ставки по линии Дайрен-Харбин. Эти два обстоятельства привели к па-

дению Маньчжурского импорта через Владивосток и к устройству импортерами центральных складов в Дайрене, где они имели под рукой необходимое количество товаров, свободных от излишних обрядностей, сроков хранения, выпускных и досмотровых расходов и пр.

Дальний каботаж.

Начавшийся в очень раннюю эпоху заселения края дальний каботаж, именно рейсы Одесса-Владивосток, поддерживался срочными пароходами Добровольного флота, доставлявшими краю различные продукты русской обрабатывающей промышленности. Размеры грузооборота этого направления с 1908 года показаны в приводимой ниже (стр. 158—159) характеристике работы порта.

Малый каботаж.

По направлению малый каботаж распадается на линии: 1) Татарского пролива, 2) Северные, 3) по побережью Приморья. Первые две обслуживались пароходами Добровольного флота, последняя—частью пароходами, но, главным образом, парусными шаландами китайского типа. По отношению же ко всем пунктам побережья Приморья, Охотских берегов и Камчатки Владивосток служил складочным пунктом и перегрузочным для русских и иностранных товаров, отправляющихся на пароходах и парусных судах в период навигации с мая по октябрь, в южной части Приморья—круглый год. Грузами являлись всевозможные товары первой необходимости для нужд местного населения. В обратном направлении ввозились с ближайших пунктов побережья уголь, сено и овощи и строительные материалы. Чрезвычайно важными для всего северного края были регулярные рейсы Доброфлота по северному побережью для завоза рабочих и материалов для рыбопромышленности на рыбные ловли и для доставки оттуда заготовленной рыбы во Владивосток для дальнейшего распределения и отчасти местного потребления. Операции малого каботажа, как это можно видеть из таблицы (стр. 158—159), составляли от 20% до 30% всего грузооборота порта, но в виду того, что они производились количественно, главным образом, на парусных шаландах, требующих от порта лишь укрытия и необделанного берега для швартовки, эти операции в предположениях о расширении порта не играли особой роли, за исключением привоза рыбных грузов с Северных линий, для которых следовало позаботиться о достаточных складочных площадях.

Исследование грузооборотов.

Особенности грузооборотов ранних периодов уже были указаны. Для подробного исследования грузооборотов достаточно ограничиться временем с 1908 г., взяв таковой, как первый год отправок Маньчжурского экспорта в значительных размерах. Для определения наиболее общих свойств грузовых потоков, воспользуемся лишь количественными данными по направлениям, выделив одну ветвь транзитного экспорта. Ниже приводится диаграмма № 1 по годам для вывоза, ввоза, общего грузооборота и Маньчжур-

ского экспорта. Разница между величинами вывоза и этого последнего дает отпуск грузов местного края, как заграницу, так и для снабжения побережья. Под № 2 построена диаграмма по заграничному вывозу и ввозу, по ввозу и вывозу малого каботажа. Разница величин заграничного вывоза из Маньчжурского экспорта дает местный заграничный экспорт и позволяет выделить, как это сделано на диаграмме № 3, снабжение из Владивостокского порта побережья Приморской области и Северного края. По линии общего грузооборота в его ветви от 1909 по 1913 год, имеющей некоторую закономерность, средний годовой прирост определяется около (89,7—41,7) : 4—12 милл. пудов. Из этого прироста на ввоз—(57,4—23,2) : $1/_{4}$=8,55 милл. пудов и на вывоз—(32,3—18,5) : 4=3,45 милл. пудов. В процентах общего грузооборота ежегодный прирост выражается в 13½%, по ввозу - 9,7%, по вывозу 3,8%. Порт имел ясно выраженный ввозной характер.

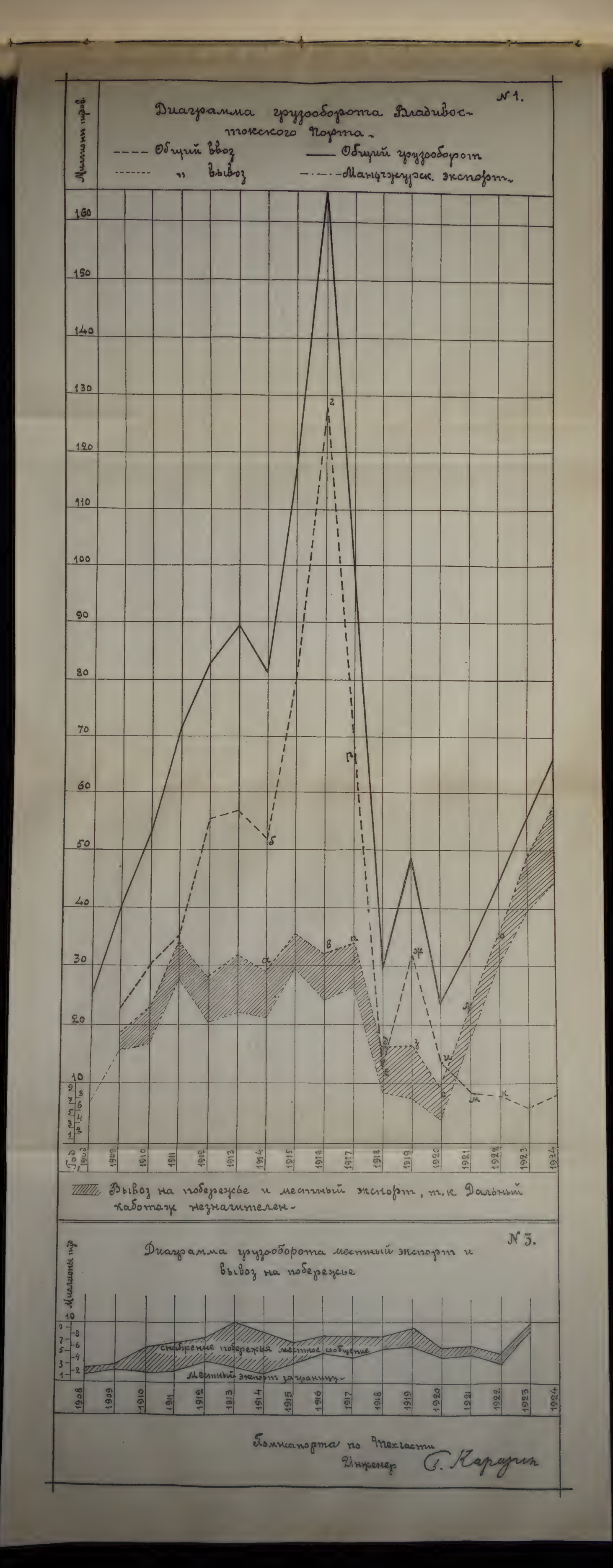
Ввоз 1908—1914 г. Исследование ввоза по диаграмме № 2 показывает, что из двух слагающих этой ветви—заграничного ввоза и местного, последний обладал сильной и равномерной тенденцией к росту и к 1912 году по своим размерам сравнялся с заграничным ввозом, который в этом периоде держался почти постоянного уровня, 20 миллионов пудов. Ввоз дальнего каботажа держался до 1915 года приблизительно половины заграничного. Изучение местного ввоза можно произвести, выделив из него ввоз по Северным и Татарским линиям; остаток даст движение грузов с побережья области.

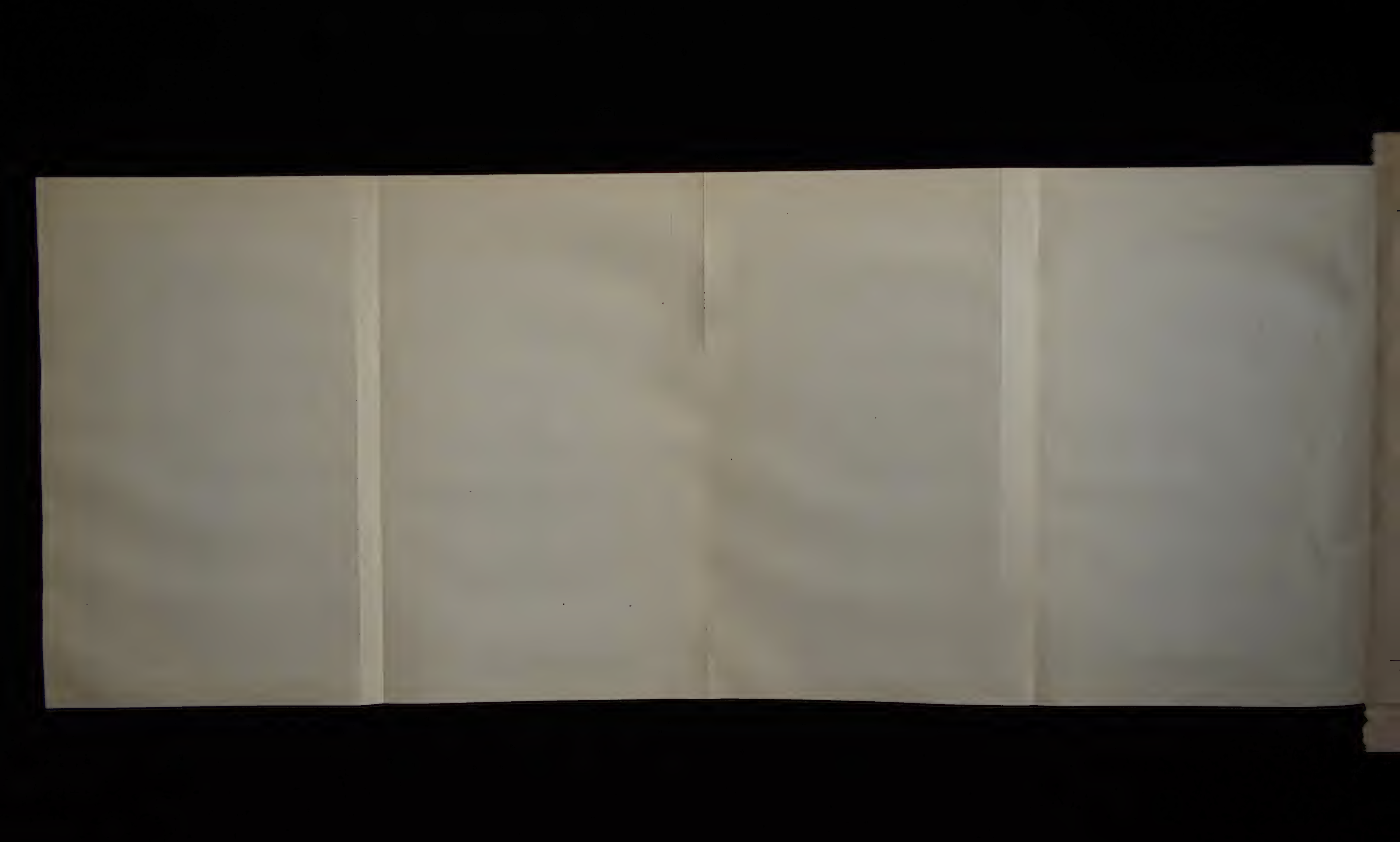
Так как главную роль в сообщениях с севером играл Добровольный флот, то на диаграмме № 4 изображены цифры, определяющие работу Доброфлота, именно:

ГОДЫ.	По Северным и Татарским линиям.				По Приморским линиям.		
	Привезено.		Вывезено.		Всего привезено.		Вывезено.
	пассаж.	груз в пуд.	пассаж.	груз в пуд.	годы.	пассаж.	груз в пуд
1912	1.735	508.229	4.612	1.686.899	—	—	—
1913	4.574	505.858	6.287	1.346.783	—	—	
1914	6.780	928.994	8.208	1.575.126	—	—	-
1915	4.311	646.315	4.245	1.120.895	—	—	—
1916	5.481	1.134.220	4.549	1.356.078	1916	69.297	881.723
1917	5.732	1.298.056	4.793	1.748.640	1917	100.991	1.154.110
1918	5.360	737.561	4.630	733.848	1918	84.584	669.141
1919	5.177	845.753	5.084	1.131.760	1919	48.897	1.076.913
1920	1.434	242.566	1.245	390 001	1920	52.828	1.700.385

Диаграмма № 4 показывает, что главную часть местного ввоза составляли грузы с ближайших к Владивостоку пунктов побережья. Наконец, сравнение ординат диаграммы местного ввоза с ординатами местного экспорта по диаграмме № 3 показывает, что местный ввоз периода 1909—1913 год шел преимущественно на потребление внутри района на гор. Владивосток.

В малом каботаже, кроме пароходов Добровольного Флота, участие которых определено по диаграмме № 4, работали п/х пароходной


№ 1.
Диаграмма грузооборота Владивостокского Порта.
---- Общий ввоз
------ " вывоз
—— Общий грузооборот
-·-·- Маньчжурск. экспорт.
Миллионы пуд.
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
Год
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
Вывоз на побережье и местный экспорт, т.к. Дальний каботаж незначителен.
№ 3.
Диаграмма грузооборота местный экспорт и вывоз на побережье
Миллионы пуд.
Снабжение побережья местное добывание
Местный экспорт заграницу.
Помкапорта по Техчасти
Инженер Г. Карагин



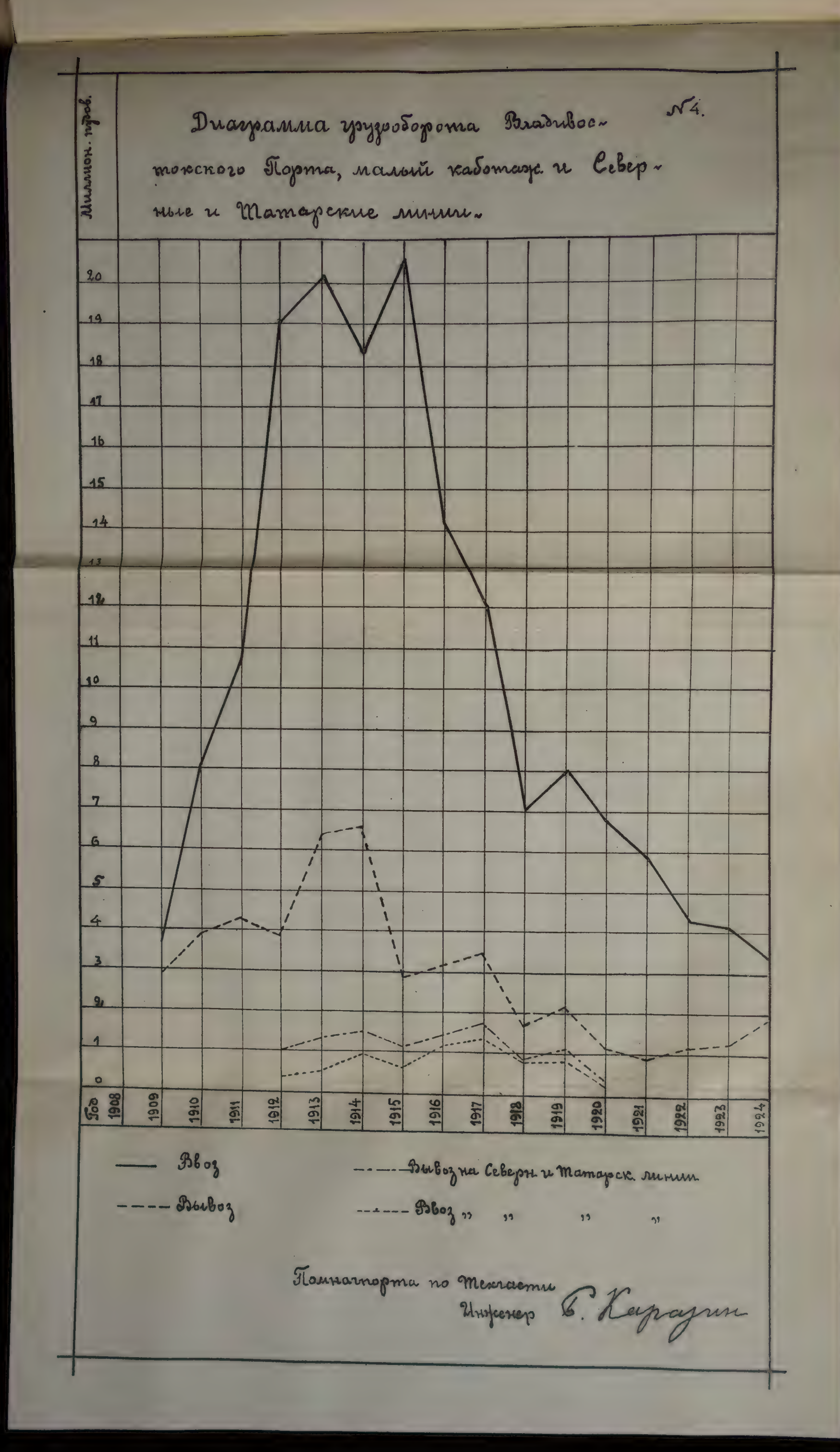
№ 2.

Диаграмма грузооборота Владивостокского Порта.

Примечание: к диагр. загран. ввоза и вывоза (для 1909 и 1910 г. также и Дальний каботаж за невозможн. выделить его.)

Помначпорта по Техчасти
Инженер Б. Карагин




Диаграмма грузооборота Владивостокского Порта, малый каботаж и Северные и Татарские линии.
№4.
Миллион. пудов.
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0
Год
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
Ввоз
Вывоз
Вывоз на Северн. и Татарск. линии
Ввоз " " " "
Помначпорта по Техчасти
Инженер Г. Карагин



фирмы Кейзерлинга, парусный и буксирный флот. Таблица на странице 152 дает работу пароходов по Приморским линиям, когда они в 1923 году перешли к Доброфлоту. Рассмотрение цифр этой таблицы и сравнительно незначительная их величина по отношению к местному вывозу показывает, что этот последний проходил преимущественно на парусных судах и баржах.

Вывоз 1908-1914 г. Диаграмма № 1 для вывоза выявляет значительную роль в этой ветви грузооборота маньчжурского экспорта, быстро поднявшегося с 1908 г. и колебавшегося в пределах 20-30 милл. пудов, составляя в 1923 г. около 70% всего вывоза и около 25% всего общего грузооборота. Местный экспорт за границу (по диаграмме № 3) имел весьма незначительную абсолютную величину и не показывал признаков роста, держась уровня около 2 милл. пудов. Роль Владивостока, как распределительного пункта по побережью русского Дальнего Востока, в общем характеризуется диаграммой № 3, возрастающие ординаты которой с 1909 по 1913 г. указывают нараставшую экономическую связь побережья с портом.

Диаграмма № 4 по вывозу разделяет, в частности, снабжение из Владивостока северных портов от снабжения ближайших мест и подчеркивает более сильную тенденцию к росту и большую абсолютную величину этой последней ветви каботажного вывоза.

Характеристика работы порта 1908-1914 г. Все изложенное дает возможность сказать, что во время 1908-1914 г. Владивостокский порт являлся преимущественно ввозным, при чем эта его особенность создавалась вследствие быстрого роста и значительной величины подвоза с побережья парусным флотом и баржами различных грузов добывающей промышленности (ибо другой на побережье нет), которые проходили в значительной части через необделанные набережные и не задерживались в порту, так как шли на потребление в городском районе. Заграничные ввозные операции держались на одном уровне около 20.000.000 пуд., немного не достигая размеров таковых же вывозных, при чем предметами ввоза служили преимущественно обработанные продукты, уже поименованные ранее (на стр. 150) под заголовком «местный импорт». Ввоз дальнего каботажа еще более (до 1915 г.) подчеркивал ввозной характер грузооборота порта.

Транзитный Маньчжурский экспорт был довольно равномерен, и грузы его (главным образом, бобы) находили все необходимые удобства в части порта, специально для них оборудованной. Местный экспорт был в стадии возможностей, вывоз же обработанных продуктов на побережье количественно не мог создавать затруднений порту. Поэтому грузооборот в 1913 г. в 89,7 милл. пудов прошел без особых затруднений через порт, при наличии 865 пог. саж. набережных, 16.413 кв. саж. пакгаузов и 4.420 кв. саж. приспособленных для складки грузов открытых территорий.

Общий грузооборот 1914-1921 г. Начало войны с Германией сказалось в падении общего грузооборота, так как в 1914 году роль, которая предстояла Владивостокскому порту в деле военного снабжения, еще не была определена, и в крае вообще, и в порту в частности предчувствовалась лишь остановка в нормальном развитии

экономической жизни. Форма линии общего грузооборота на диаграмме № 1 характеризует все моменты, пережитые портом, и является показательной с точки зрения влияния политических причин на экономическую деятельность. Значительная абсолютная величина общего грузооборота в 1914 г. объясняется, как это видно из диаграммы № 2, исключительно размерами ввоза на судах заграничного плавания, т. е. грузами, связанными с войной, при наличии падения местного каботажного ввоза и вывоза, державшимся почти на постоянном уровне. То же самое происходит и в 1919 году, с прибавлением еще и падения вывоза. Порт неоднократно менял направление своего грузооборота. Так (по диаграмме № 1),

импортный для 1914 г.—линия а-б,
импортный для 1916 г.—линия в-г,
импортный для 1917 г.—линия п-р,
экспортный в 1918 г.—линия е-д,
импортный в 1919 г.—линия ж-з,
импортный в 1920 г.—линия и-к,
экспортный в 1921 г.—линия л-м,
экспортный в 1922 г.—линия о-н,

при чем расхождение между обеими основными составляющими грузооборота сильно увеличивается с 1921 года.

После 1920 года замечается некоторая закономерность в росте грузооборота, которая определяется приростом (45,5—23,4) : 2=11,05 милл. пудов.

Ввоз 1914—1922 г. Особенности заграничного ввоза всего этого периода, объясняемые внешними для края причинами, являются по существу эпизодическим элементом и интересны лишь с точки зрения абсолютного размера прошедшего через порт грузооборота, для чего понадобилось, как уже было сказано, специальное приспособление и переустройство порта. Линия местного ввоза дает с 1915 года неуклонное понижение и к 1922 г. лишь немного превышает размеры 1909 г. Это явление обнаруживает ослабление связи Владивостока с побережьем и уменьшение потреблены городским районом продуктов, доставлявшихся морем на парусных судах, и, следовательно, вообще падение местного мало-каботажного транспорта. Диаграмма № 4 двумя нижними линиями показывает понижение и почти полное исчезновение связи порта с Севером, что явилось следствием интервенции в Николаевском районе и вытеснения японцами русской рыбопромышленности на Камчатке.

Вывоз 1914—1922 г. В вывозе 1914—1922 г.г. Маньчжурская ветвь по-прежнему играет главную роль, своими изменениями давая определенную форму линии вывоза на диаграмме № 1, из которой можно видеть, что Маньчжурский экспорт очень устойчиво держался на уровне между 20—30 милл. пудов до 1917 года, быстро упал во время интервенции и политических неурядиц, отражавшихся на условиях транспорта, и столь же быстро возвращается к своему нормальному уровню, раз только ему обеспечивается экономически выгодный выход к морю. Данные за 1920—22 год дают ежегодный прирост этой ветви в 14 милл. пудов, но размер этот нельзя считать вероятным для ближайшего времени, как это может быть выведено из общего ха-

рактера линии этого грузооборота на диаграмме и из уменьшения абсолютных величин прироста в 1921 г.—17,3 миллиона пуд., в 1922—11 милл. пуд. Быстрый рост Маньчжурского транзита объясняется стремлением его достичь своей нормальной для Владивостокского порта величины, рост которой с 1917 г. задерживался различными внешними причинами, по устранении которых, маньчжурские грузы, искусственно отклоненные на другое направление, возвращаются к своему экономически правильному пути. В процентном отношении в 1922 г. Маньчжурский вывоз составлял 88% всего вывоза и 71% общего грузооборота.

Местный экспорт за границу, по диаграмме № 3, с 1914 г. обнаруживает склонность к росту и держится около 5 милл. пудов. Явление это может быть выяснено подробным рассмотрением рода вывозившихся товаров, но и без такового можно сказать определенно, что причина такого роста лежит не в развитии хозяйственной деятельности края, так как другие линии, характеризующие таковую (местный вывоз, местный ввоз, ввоз и вывоз на север, ввоз заграничных товаров), указывают на хозяйственный регресс. Объяснение подобного роста вывоза за границу можно найти в усиленной распродаже и ликвидации грузов, оказавшихся в порту по окончании войны с Германией, различными сменными правительствами.

Роль Владивостока, как распределительного пункта для снабжения побережья, непрерывно падает с 1914 г. по 1922 г., что объясняется, кроме общей экономической депрессии края, причинами политического характера, незаконным плаванием иностранных судов по побережью, снабжением контрабандными товарами и т. п.

Характеристика работы порта 1914.г.—1922.г.

Все изложенное дает возможность сказать, что за время 1914—1922 г. г. Владивостокский порт испытал ряд превращений из импортного порта в экспортный и обратно; пропустил, путем соответствующего приспособления, специфический и чуждый ему по характеру тяготеющего к нему края грузооборот необычайной величины; потерял в значительной степени связь с побережьем и вытекавшую отсюда часть грузооборота; лишился с 1915 г. ветви дальнего каботажа; потерял к концу периода окончательно характер импортного порта и восстановил с избытком свое значение, как экспортного порта для Маньчжурского транзита; пропускал местный экспорт случайных грузов в количестве около 5.000.000 пудов в год. В результате, лишившись грузов, к которым порт был приспособлен, и по существу не обременявших набережных и территории, Владивосток, несмотря на значительно развитые причальные линии, может не справиться с своей задачей, если ему придется перерабатывать грузы иного, чем было до сих пор, характера: односторонние экспортные, взамен доминировавшего импорта.

Имеется ли основание ожидать устойчивости подобного изменения грузового движения через порт, в какой степени и что следует предпринять для выхода из создавшегося затруднительного положения, можно вывести из детального обследования отдельных явлений хозяйственного развития края, в результате которых появляются в порту соответствующие ветви грузооборота.

Общий грузооборот 1922—1923 г.

Направление линии общего грузооборота—почти прямая с 1920 г.—указывает на постоянный прирост грузового потока на 11 милл. пудов в год. При чем

экспортный характер порта Владивосток еще более выясняется данными 1923 г., когда расхождение между основными составляющими грузооборота—ввозом и вывозом, все увеличивавшееся с 1921 г., достигло 43,95 милл. пудов.

Ввоз в 1923 г.

Общее понижение ввоза для 1923 г. объясняется, с одной стороны, лицензионной политикой Внешторга, поскольку это понижение относится к заграничному плаванию. С другой стороны, в этом же направлении идет движение местного ввоза, давшего за 1923 г. понижение на 220.000 пудов. Последнее обстоятельство указывает на продолжающееся падение связи Владивостока с побережьем, обнаружившееся еще в 1915 году, как это можно видеть по кривой местного ввоза на диаграмме № 2.

Вывоз в 1923 г.

В вывозе 1923 г. доминирующую роль играет ветвь заграничного плавания и внутри этой последней — составляющая Маньчжурского экспорта. Прирост за год ветви заграничного вывоза равен 12,6 милл. пудов, и форма кривой на диаграмме № 1 почти прямая с 1920 г. Характерной особенностью, обнаруживающейся на диаграмме № 2 для 1922—1923 г., является относительно более быстрый рост увеличения местного экспорта сравнительно с Маньчжурским, хотя последний по своей величине на много превосходит первый.

Для 1922 года имеем:

Маньчжурского экспорта	4,06	милл. пуд.
Местного экспорта	3,6	» »

Для 1923 года:

Маньчжурского экспорта	40,6	милл. пуд.
Местного экспорта	8.	» »

Эти цифры указывают на намечающуюся перемену в работе порта по экспорту: кроме маньчжурских сельско-хозяйственных грузов, обычных для порта, имеющего с ними дело с 1908 г., серьезное место в грузообороте занимают местные экспортные грузы, каковыми, в большей своей части, оказываются грузы лесные, требующие специальных оборудований порта для возможности экономического пропуска их в размерах, определяемых развитием лесного хозяйства района, тяготеющего к Уссур. жел. дороге.

Вывоз на Советское побережье Тихого Океана остается почти без перемены с 1920 г., что подтверждает ослабление экономической связи Владивостока с побережьем, обнаруживающееся по данным ввоза.

Характеристика работы Владивостокского Торгового порта с 1908 года по 1-е января 1925 г.

Характеристика работы Владивостокского Торгового порта с 1908 г. по 1-ое января 1925 года.

ГОДЫ	I. ВВОЗ[1].					II. ВЫВОЗ.					III.	IV.	V.	VI.
	Заграничного плаван.	Дальне-каботаж. плавания.	Мало-кабо-таж. плаван.	Местное сообщение.	Общий ввоз.	Заграничное плаван.	Дальне-каботажное плавание.	Мало-каботажное плавание.	Местное сообщение	Общий вывоз.	Общий грузооборот[2].	Маньчжурский экспорт[3].	Экспорт бобов[3].	Транзит в Маньчжурию заграничных товаров[4].
1908	Нет	точ	ных све	дений.		Нет	точных	сведений	Тоже	Нет свед.	24778376	6886634	1395700	Нет свед.
1909	19585301	—	3585978	Нет свед.	23171279	15.619.477		2960061	Нет свед.	18579538	14750817	16048710	13177200	„
1910	Заграничн.	+ Дальне-ка	ботаж. плав.	„	„	Загран. +	Дальне-кабо	таж. плаван.						
	22.415.499		8195757	Нет свед.	30611256	19.216.761		3794839	188393	23198993	53810249	18223168	15351564	6670485
1911	19291111	6447157	10652982	„	36391250	30608830	108168	4274332	215109	35206439	71597689	28676115	20272787	2434656
1912	18927773	11753860	19041578	6000000	55723211	23607653	251750	3088369	214009	27761781	83484992	20505393	19386790	2792425
1913	20070741	11008774	20169411	5431000	57379926	24780464	117571	6442127	997135	32337597	89717523	22589090	20644534	3150180
1914	21621616	6786589	18280392	4911901	51600498	22565556	45148	6596542	Нет свед.	29207240	80807744	21517317	18959022	177283
1915	60847107	Не было.	20615207	Нет свед.	81462314	33482815	Не было	2802283	„	36285098	117747412	30200838	25702503	653218
1916	113983266	„	14166847	Не было.	128150113	29165491	„	3142425	„	32307916	160458029	24491686	18433280	3018262
1917	52850716	„	12129407	„	64980123	30882503	„	3452212	„	34340716	99320838	27137591	19993455	Нет свед.
1918	5873909	„	6974493	„	12848402	14367497	3519	1708252	„	16110941	28969343	8600579	5408294	173588
1919	24539823	„	7873999	„	32413822	14043010	624832	2121207	„	16789109	49202931	7003040	5999754	233583
1920	7195315	„	6742956	„	13938271	8487051	Не было	1142426	„	9549477	23487748	4366942	3877129	Нет свед.
1921	3173037	„	5945318	„	9118355	24037040	„	876718	45080	24954844	34073199	19138417	9922301	131310
1922	3877752	„	4328180	„	8205932	30175380	-	1128660	72000	37376200	45582172	32573343	22054231	114000
1923	1674887	540416	4108059	„	6323362	48649079	301070	1321659	Не было.	50271808	56595170	40070000	23324207	Нет свед.
1924	1839154	3324139	3308861	„	8472154	55579952	632494	1909582	„	58122028	66594182	45.482.713	33237471	„

ПРИМЕЧАНИЕ: 1) Общий ввоз в порт состоит из четырех слагаемых: ввоза на судах заграничного плавания, дальнего и малого каботажа и ввоза местным сообщением. Первоисточниками, получающими сведения о грузах на судах заграничного, дальнекаботажного и малокаботажного плавания, являются Торговый порт и Таможня и данные таблицы Управлением сверены с Таможней. (Ввоз в местном сообщении имеет в виду доставку угля на баржах в разные районы порта, главным образом, для Военно-Морского Ведомства, от линии железнодорожных путей, ввоз в этом сообщении прекратился с 1915—1916 г.г., когда были проведены железнодорожные магистрали на м. Чуркин. Ввоз в местном сообщении обозначает доставку грузов из Владивостока на Русский Остров на пароходах Инженерного Управления).

2) Общий грузооборот порта состоит из суммы общего ввоза и вывоза.

3) Величины Маньчжурского экспорта (часть общего вывоза) Управление порта получает, пользуясь соответствующими таблицами Таможни и Коммерческого Агентства Уссурийской ж. д.; часто представляется весьма затруднительным установить фактический вывоз Маньчжурского транзита, так как сведения о Маньчжурском экспорте как Таможни, так и Комм. Аг. вместе с местным вывозом не согласуются с цифрой Управления по вывозу на судах заграничного плавания. В таблице, за некоторые годы, взяты цифры Маньчжурского экспорта по данным Таможни (1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1914, 1915, 1916, 1919, 1920, 1921), а в остальные годы из таблиц Комм. Аг. Уссур. ж. д. с выделением из нее грузов местного и российского вывоза, как-то: солодковый корень, свекловичное и льняное семя, фанера и др. Бобы составляют основную часть Маньчжурского экспорта.

4) Цифры транзита через Владивостокский Торговый порт в Маньчжурию заграничных товаров берутся Управлением Торгового порта из Таможни. За 1910 год в эту цифру входят также транзитные товары в Россию.

ГЛАВА XVIII.

Размеры фрахтов для главнейших грузов от Владивостока до иностранных и русских портов, с коими поддерживаются пароходные рейсы. Грузовые тарифы. Накладные расходы порта на пуд груза и торговая калькуляция.

а) Экспорт в Европу.

Главными предметами экспорта в Европу являются бобы из Маньчжурии и бобовое масло, которое отправляется наливом в судовых дип-танках. Фрахт, независимо от национальности судна, всегда назначается в шиллингах.

За истекший год средние величины фрахтовых ставок по месяцам определяются в следующих цифрах:

Экспорт / Месяцы 1923—24 г.	Бобы.	Бобовое масло.
	За 1 англ. тонну шиллинги.	За 1 англ. тонну шиллинги.
Октябрь 1923 г.	28	64
Ноябрь "	29	45
Декабрь "	30	45
Январь 1924 г.	32	48
Февраль "	33	49
Март "	34	46
Апрель "	34	50
Май "	33	48
Июнь "	29	48
Июль "	25	45
Август "	25	43
Сентябрь "	25	43

Кроме бобов и бобового масла, изредка отправляются в Европу транзитом из Маньчжурии кедровый лес в брусьях и бобовые жмыхи. Жмыхов идет только один сорт, так называемые салфеточные жмыхи из-под гидравлических прессов, ибо другие сорта бобовых жмыхов не выносят перехода через тропики. Фрахт на жмыхи был тот же, что и на бобы. Отправки леса за истекший год фрахтовались по 50 шиллингов за 40 куб. фут. леса по обмеру брусьев.

б) Экспорт в порты Японии и Китая.

Главными товарами транзитного Маньчжурского экспорта, идущего через Владивосток в порты Японии, являются бобы и бобовые жмыхи, а главной статьей местного Приморского экспорта является лес в бревнах, брусьях и в пиленом виде, а также осиновая чурка для спичечных фабрик.

В Шанхай и другие порты Китая идет, главным образом, лес из Приморья в виде бревен и брусьев, рудничные стойки и осиновая

чурка. Фрахтовые ставки назначаются в иенах, при чем почти весь лесной экспорт из Приморья вывозится на зафрахтованных для этой цели полностью пароходах. Фрахтовые ставки, отнесенные к одному кубическому футу материалов, подвергались значительному колебанию в зависимости, во-первых, от величины фрахтовых ставок на пароходы, а во вторых, от различной пригодности судов для перевозки лесных материалов. Так, часто бывает, что два разных судна, обладающих одной и той же грузоподъемностью и вместимостью трюмов, забирают леса совсем различное количество, в зависимости от устройства трюмов.

Для характеристики колебания стоимости провоза леса до Шанхая, приводится нижепомещаемая справка о фрахтовке одной экспортной фирмой пароходов в разовый чартер в Шанхай:

Время отправки леса	Стоимость фрахта парохода в разовом чартере (иены).	Количество погруженного леса (куб. фут).	Стоимость провоза 1-го куб. фута леса (сены).
Апрель 1924 г.	17.000	102.272	16.7
Май „	17.000	110.430	15.5
Июнь „	17.000	102.934	16.7
Июль „	13.000	89.119	14.6
Август „	9.500	90.286	10.5

В приведенные цифры не включена стоимость трюмных погрузочных работ.

Стоимость провоза леса до портов Японии—Кобе и Иокогама—колебалась к пределах от 12 до 18 сен за куб. фут. До тех же портов провоз осиновой чурки колебался от 16 до 22 сен за кб. ф.

Размер фрахта на бобовые жмыхи до импортных портов Японии колебался в следующих пределах: на грузовых несрочных пароходах, зафрахтованных под перевозку:

ПОРТ НАЗНАЧЕНИЯ.	Размер фрахта за 1 англ. тонну жмыхов (иены.)
Кобе	3.60—4.10
Иеван	4.10—5.10
Иокогама	4.10—4.90
Фусики	4.20—4.40
Аомори	5.10
Отару	5.10

Размер фрахта на бобы за 1 тонну до тех же портов был в среднем на 30—40 сен выше.

Фрахтовые ставки на срочных японских пароходах колебались в пределах:

ПОРТ НАЗНАЧЕНИЯ.	Жмыхи.	Бобы.
Моджи, Кобе, Осака	3.90—5.10	4.30—5.40
Цуруга, Фусики, Нанао	4.10—4.50	4.40—4.80

Тарифы Северной линии. Рейсы на Камчатку обслуживались пароходами Добровольного Флота. Грузовой тариф был разбит на несколько групп, в зависимости от стоимости перевозных грузов. Грузовые тарифы были установлены для всех пунктов захода одинаковыми. Пассажирские тарифы были установлены для Петропавловска и Усть-Камчатска. Для всех остальных портов, кроме Петропавловска, действовали пассажирские тарифы, установленные для Усть-Камчатска.

Детали тарифов помещаются в нижеследующей таблице:

I. ТАРИФ ГРУЗОВОЙ.

По Северной линии (Камчатка).

Группы и разделение грузов по группам.	От Владивостока на вост. берег до Петропавловска и У.-Камчатка и в обратном направлении
Группа 1. Грузы с объявленной ценностью выше 100 рублей за место	1 р. с пуда или куб. саж. и 1% с объявленной ценности.
За перевозки нижеследующих групп грузов Доброфлот принимает ответственность без объявления ценности; ответственность в сумме не свыше 100 р. за место:	Фрахт взимается с веса или обмера, чего больше, часть считается за целое.
Группа 2. Меха, ценная пушнина, шелковые ткани и изделия, шерстяные ткани и изделия, нитки шелковые и шерстяные, чай всякого рода, медикаменты и аптекарские товары, фотографические принадлежности и препараты, косметические и парфюмерные товары, церковная утварь. Тяжеловесные предметы, весом более 50 пудов в одном месте.	1 р. с пуда или пудо/фут.
Группа 3. Галантерея, обувь, трикотаж, хлопчато-бумажные и льняные товары и нитки, кондитерские товары, кофе, шоколад, какао, патентованные краски, табак (кроме листового и махорки), папиросы, резиновые изделия, винные и спиртные изделия (кроме пива), канцелярские принадлежности, книги, машины всякого рода, электрическ. принадлежности, одежда всякая.	85 к. с пуда или пудо/фут.
Группа 4. Консервы разные, жиры, сало, масло растит. и минеральн., сахар, продов. прип., особо не поимен., бакал. тов., мыло и пр., свечи, скоб. и москат. тов., изделия из бумаги и картона, кожа, выдел. листов. табак, махорка, гильзы, спички, бензин, керосин, икра русск. посола, пиво, шкуры медвежьи, стекл. изд., муз. инстр. и принадлежности.	70 к. пуд или пудо/фут.
Группа 5. Мука, крупа (кроме риса и чумизы), овчина, шкуры оленьи, бумага не упаков., железо сортовое, изделия из дерева, из веревок, войлок, шерсть сырая, доски погруж. в трюм, фураж, икра японск. посола, балык, пупки.	55 коп. пуд или пудо/фут.
Группа 6. Соль, рис, чумиза, смола, вар, руды, уголь, доски на палубе, фураж для следующего на пароходе скота, рыба в бочках.	40 коп. с пог. фута.
Группа 7. Катера на палубе, рогожи и соломенн. изделия.	20 к. с произведения: длина×ширина×высота.
Группа 8. Кунгасы на палубе—10 к. с произведения: длина×ширина×высота в футах.	
Скот рогатый и лошади в трюмах.	45 р. с головы.
„ „ на палубе.	35 р. с головы.
Собаки, овцы, козы от 5 р. до 10 р. голова.	

II. ТАРИФ БАГАЖНЫЙ.

С пуда брутто—1 р. 40 коп.

III. ТАРИФ ПАССАЖИРСКИЙ.

Владивосток—Петропавловск I кл.—150 р.; II кл.— 90 р.; III кл.—45 р.
» —Усть-Камчатск I кл.—280 р.; II кл.—108 р.; III кл.—54 р.

Тарифы каботажной линии. Приморские каботажные линии в заливе Петра Великого и в Татарском проливе обслуживались Доброфлотом и частным пароходством б. Кейзерлинга. Грузовые и пассажирские тарифы обоих пароходств, действовавшие за год при перевозках из Владивостока или обратно, помещаются в нижеследующей таблице:

ПУНКТЫ ЗАХОДА.	Общий грузовой тариф (копейки за пуд).		Тариф на перевозку скота со штуки (руб. коп.)			
	Доброфлот.	Кейзерлинг.	Доброфлот.		Кейзерлинг.	
Владивосток	—	—	—	—	—	—
Судзухе	26	29	5	80	4	50
Ольга	28	31	7	60	8	—
Тетюхе	30	34	9	60	10	—
Терней	33	41	—	—	—	
б. Кузнецова	35	41	10	60	14	
Самарга	36	41	—	—	—	
б. Гроссевича	36	41	12	60	16	
Советская Гавань	36	41	15	60	18	—
б. Датта	37	41	16	10	18	—

В ставки общих тарифов включена стоимость погрузки и выгрузки. Кроме общего тарифа, Доброфлот имеет особые тарифные ставки для некоторых грузов, как-то: овес, соль, в размере 20 коп. за пуд до Тетюхе, 31 коп. до Гроссевича и 33 коп. за пуд до б. Датта. Картофель и другие овощи со всех пунктов побережья—28 коп. за пуд, морская капуста—26 коп. за пучек, рыба свежая—28 к. за пуд, клепка до б. Датта пудофут 28 коп., кирпич 1000 шт.—26 руб. (Кейзерлинг—24 рубля).

Кроме приведенных выше ставок, у Доброфлота и у Кейзерлинга действуют специальные тарифы для Дальлеса, являющегося крупным отправителем в пункты побережья в районы своих лесных заготовок.

ПУНКТЫ ЗАХОДА.	Специальный тариф для Дальлеса (коп. за пуд).		Пассажирский тариф 3 го класса (руб. коп.)			
	Доброфлот.	Кейзерлинг.	Доброфлот.		Кейзерлинг.	
Владивосток	—	—	—	—	—	—
Судзухе	18	16	4	50	4	50
Ольга	20	20	6	50	7	—
Тетюхе	22	21	8	—	8	—
Терней	25	22	10	—	11	—
б. Кузнецова	27	22	11	50	11	—
Самарга	28	22	12	50	12	—
б. Гроссевича	28	22	13	—	13	—
Советская Гавань	28	22	15	—	16	50
б. Датта	29	22	15	50	17	—

К приведенным ставкам надобно прибавить стоимость погрузки и выгрузки, за что взимается: Доброфлотом—по 8 к. с пуда и Кейзерлингом—за места до 7 пудов по 7 коп., до 12 пуд.—по $8\frac{1}{2}$ коп. и свыше 12 пуд.—по 9 коп. с пуда. Приведенные выше пункты захода являются главными, а всего пароходы по линии Татарского пролива имеют до 22 заходов по расписанию, а в случае наличия грузов или пассажиров, делаются и добавочные заходы в пункты, не включенные в расписание. На будущий год Доброфлотом намечено значительное уменьшение тарифов.

Большой каботаж. Пароходные рейсы в большом каботаже по линии Владивосток—Черное море поддерживались судами под русским флагом и зафрахтованными судами под иностранным флагом. Всего за год из портов Черного моря пришло шесть пароходов, из них два русских, один английский, один немецкий и один итальянский с грузом соли, пшеницы, цемента и сахара и шестой—наливной английский пароход, привезший полный груз керосина из Батума.

Фрахтовые ставки за одну тонну были следующие:

Сахар	54	шиллинга,
Цемент	30	»
Соль	28	»
Керосин	50	»
Пшеница	28	»

Накладные расходы порта на пуд груза и торговая калькуляция.

Основными грузами для Владивостокского порта являются Маньчжурские экспортные бобы, продукты их переработки: жмыхи и масло, и местный экспортный лес.

Калькуляция расходов по отправке через порт экспортных бобов из Харбина, являющегося распределительным железно-дорожным узлом, дает цифры:

1.	Железно-дорожный тариф от Харбина до Владивостока с пуда бобов	23,6 коп.,
	в том числе доля Уссур. ж. д.—7,02 к.	
2.	Железно-дорожные дополнительные сборы	1,25 коп.,
	в том числе Уссур. ж. д.—0,55 к.	
3.	Китайская вывозная пошлина	1,7 коп.
4.	Сборы Пограничного Агентства Китайской Восточной ж. д.	0,9 коп.
5.	Перевалка на пароход на Эгершельде	3.3 коп.
6.	Хранение 45 дней	1. коп.
7.	Взвешивание	0.15 коп.
8.	Таможенный сбор, взыскиваемый Коммерч. Аг-вом Уссур. ж. д.	0,25 коп.
9.	Комиссия Комм. Агентства Кит. Вост. ж. д.	0,28 коп.
10.	Организационный сбор Агентства	0,25 коп.
11.	Попудный (портовый) сбор	0,25 коп.
12.	Страхование на Эгершельде за 1 месяц ¼ % стоимости хлеба	0,28 коп.
	Всего по перевозке	33,16 коп.

13. Ссуда на дубликат (15 дней из 12% годовых)	0,5	коп.
14. Страхование (1¼%)	1,25	коп.
15. Фрахт	27	коп.
16. Ссуда под коносамент (до 90 дней по 8% годовых)	2	коп.
17. Расходы в порту в Европе.	2	коп.
Итого.	65.91	коп.

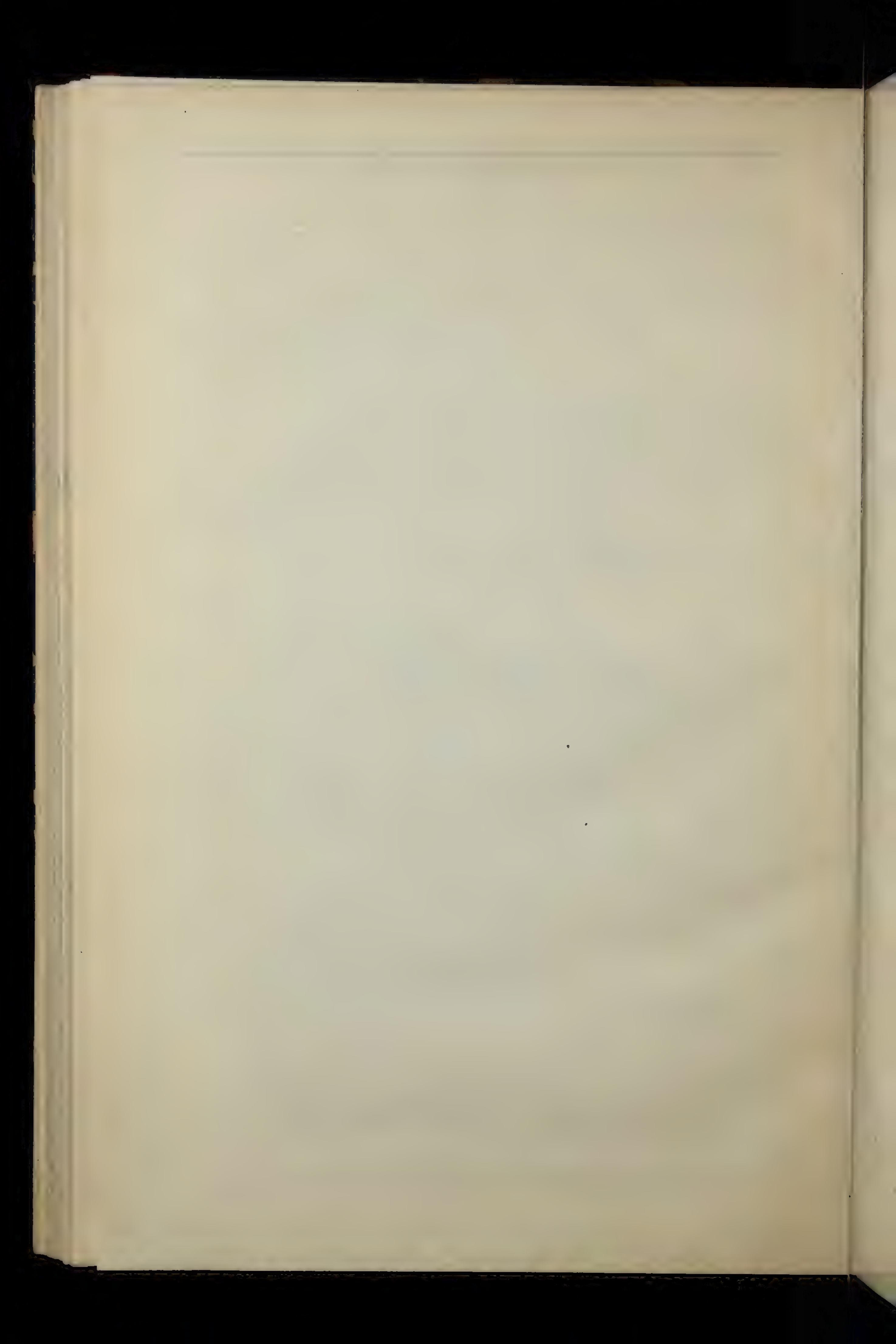
В стоимость фрахта входят оплачиваемые пароходом:

Трюмные работы	0,37 коп. с пуда.
Портовый, корабельный сбор, падающий в среднем на пуд груза	0,28 коп.
Лоцманский, маячный, карантинный сборы в среднем на пуд груза	0,03 коп.
Всего.	0,68 коп.

Расходы по транспорту местного леса на борт парохода в порту Владивосток исчисляется.

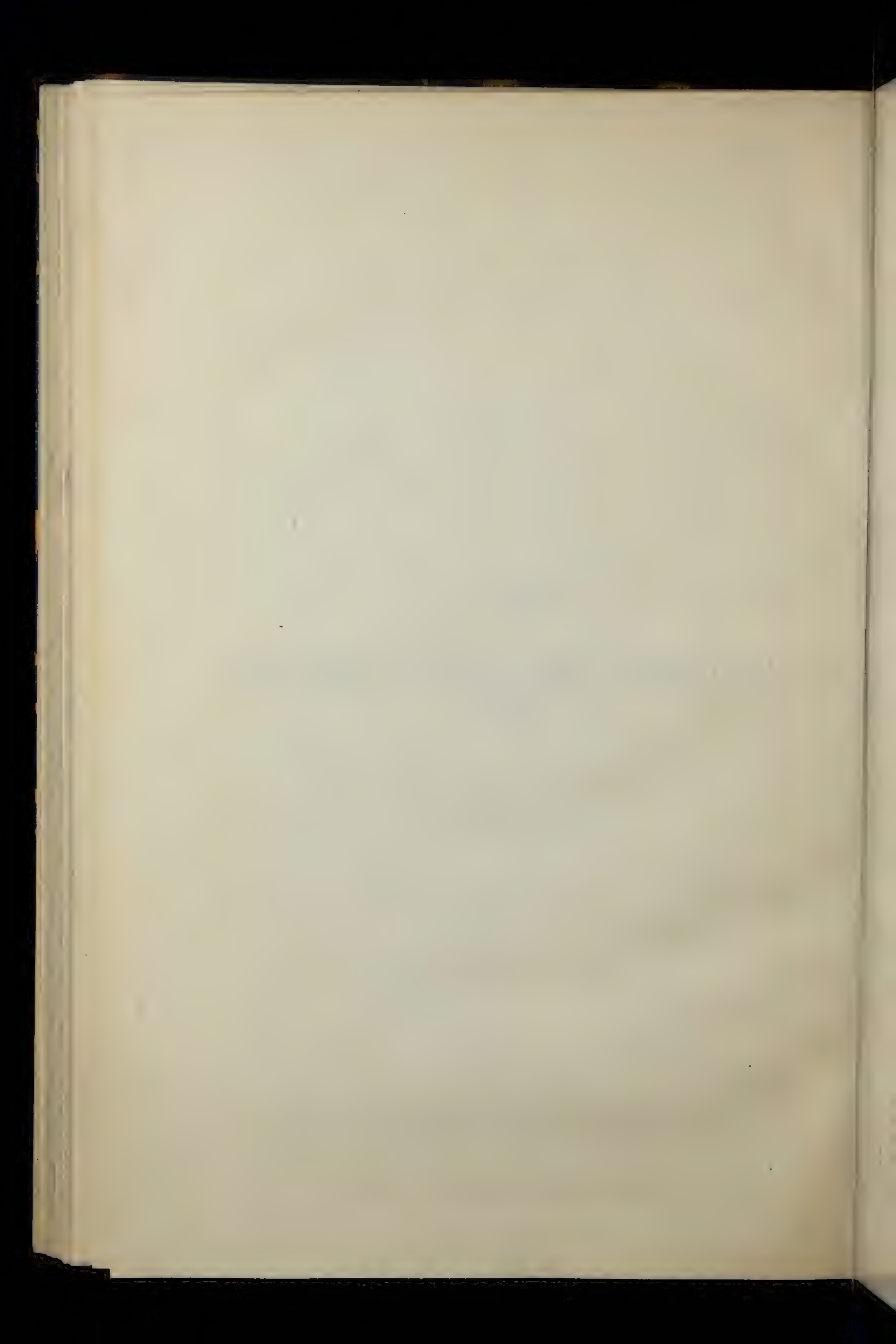
	Пиленый лес.	Круглый лес.
1. Тариф . . . . в зависимости от места отправки,		
2. Дополнительные ж. д. сборы, как-то: подача вагонов для погрузки, погрузка, станционные расходы, увязка, взвешивание, сбор с нагрузки и выгрузки	1,44 к.	2,92 к.
3. Подача вагонов на причал	0,70 к.	0,90 к.
4. Выгрузка вагонов в порту, штабелёвка и перевалка	1,5 к.	2,25 к.
5. Попудный местный сбор	0,15 к.	—
6. Складочный в порту	0,75 к.	0,75 к.
7. Подача к пароходу и погрузка	1,5 к.	1,9 к.
8. Трюмные работы	1,5 к.	1,5 к.
9. Корабельный, карантинный, маячный и канцелярский сборы	0,62 к.	1 к.
10. Попудный сбор	1 к.	1 к.
11. Лицензионный сбор	1,1 к.	1,2 к.
12. Лоцманский сбор	0,05 к.	0,05 к.
Итого:	10,31 к.	13,47 к.

Все в копейках на кубический фут древесины по цилиндрическому обмеру.



ОТДЕЛ IV.

Структура и деятельность Управления порта.



ГЛАВА XIX.

Структура Управления порта. Штаты Управления. Коллективные органы: Д. В. Областной Комитет по Портовым Делам, Совещание по Портовым Делам, Финансово-Экономическое Совещание, Административно-Техническое Совещание.

Структура Управления порта за сметно-бюджетный 1923/24 год претерпела ряд изменений в соответствии ставившимся администрацией задачам совершенствования аппарата, изжития дефектов в его работе и подхода к организации, общей для портов СССР, на принципах советского строительства и ведения хозяйства. К началу 1923/24 сметно-бюджетного года в этой области достижений не оказалось, что отчасти объясняется продолжительной оторванностью Владивостокского порта от Республики в силу интервенций на Дальнем Востоке: лишь в конце 1922 года Владивосток был свободен от белых, и Советская власть могла приступить к восстановлению его хозяйства.

К 1-му апреля 1923/24 бюджетного года Управление порта подошло к структуре, установленной для портов СССР 1-го разряда, имея в своем составе следующие части и службы: Общую, Административную, Счетно-Финансовую, Материальную, Техническую, Мобилизационную, Регистрационное Бюро, спец-службы и Инспектора Нормирования.

Должность Инспектора Нормирования в настоящее время упразднена, и его функции возложены на Общую часть.

Круг ведения частей установлен в строгом соответствии с Положением об управлении торговыми портами.

Штаты Управления. Штат для Владивостокского Торгпорта циркулярным отношением № 4 (п) 5698 Эксплоатационной части Отдела Портов ЦУМОР-а определен в 250 человек, но таковой, в силу специальных условий Владивостокского порта, был установлен несколько измененным,—было установлено два штата: летний и зимний. Комиссия, при участии представителей РКИ Торгмортрана, Райкомвода и Месткома, определила летний штат в 224 человека и зимний в 263, т. е. в среднем—247 человек. Указанные цифры были подтверждены постановлением Совещания по Портовым Делам 24 января 1924 г. и Дальневосточного Областного Комитета по Портовым Делам от 28 января того же года.

В марте месяце комиссиями, назначенными приказами Начпорта №№ 35 и 36, установленный штат был пересмотрен с целью сокращения такового до возможного, и, наконец, приказом Начпорта за № 45 была создана комиссия с участием представителей ГПУ, Райкомвода и РКИ Торгмортрана на предмет не только сокращения штата, но и с целью отбора более соответствующих своему назначению сотрудников. В результате работы означенных комиссий был установлен твер-

дый штат на зимний период 211 человек и летний—194, т. е. в среднем 202 человека.

Управление порта стремилось и в дальнейшем к сжатию аппарата, и, не нарушая его гибкости, имело в среднем штат в 188 человек, не заполняя некоторые вакантные должности.

Чтобы уяснить, насколько этот штат соответствует объему порученного ему дела и не является, таким образом, преувеличенным, достаточно обратиться к данным прошлого времени.

Если взять для сравнения 1916 год, так как к этому времени порт имел размеры приблизительно одинаковые с настоящими, как в отношении сооружений, так и количества плавучих средств, то увидим:

В 1916 году:

По одному Управлению порта, без Управления Работ:

администрации	8 чел.
канцел. служащ.	6 »
так наз. низших исполнит. чинов	126 »
л/к «Добрыня Никитич»	80 »
	220 чел.

В 1924 году:

В среднем—202 человека, в том числе 11 из особых отделов.

(В 1916 г. имелись Управление порта и Управление Работ порта; последнее представляло из себя техническую организацию, самостоятельную в дни строительных работ, и имело свое особое хозяйство и оборудование).

Приведенное сравнение достаточно показательно.

Коллективные органы.

Для рассмотрения определенного круга вопросов, при Управлении порта функционируют: Дальневосточный Областной Комитет по Портовым Делам, Совещание по Портовым Делам, Финансово-Экономическое Совещание и Административно-Техническое Совещание.

Д/В Областной Комитет по Порт. Делам.

Отдаленность центральных учреждений НКПС и недостаточность полномочий Совещаний по Портовым Делам для работы по делам, касающимся других, кроме Владивостока, портов побережья, диктовали необходимость организации Дальневосточного Областного Комитета по Портовым Делам. Необходимость эта особенно сказывалась с предполагаемым развитием морского транспорта в связи с увеличением лесоэкспорта и других хозяйственных операций; наличие же во Владивостоке местных центров всех учреждений, заинтересованных в работе морского транспорта, определило местонахождение Областного органа именно во Владивостоке.

Областной Комитет был организован 10 января 1924 года, при чем ведение дел Комитета, канцелярия, переписка и т. п. производится штатом Управления.

Председателем Областного Комитета по Портовым Делам является Уполнаркомпути т. Владимиров; постоянными членами с правом решающего голоса входят представители: от Дальвнешторга (заместитель Председателя), Губэкосо, Морведа, Доброфлота, РКИ, Губфин-

отдела, Уссурийской ж. д. и Амурского Госпароходства; с правом совещательного голоса—представитель Райкомвода. На заседания приглашаются, в случае надобности, представители других заинтересованных учреждений и компетентные по обсуждающимся вопросам лица.

С 10 января по 1-ое октября 1924 года Дальневосточный Областной Комитет имел 5 заседаний, на которых, кроме вопросов организационного характера, были обсуждены также основные вопросы, как:

1. О границах Владивостокского Торгового порта,
2. О приписке Николаевского н/Амуре порта к Владивостокскому,
3. О границах Николаевского н/Амуре порта,
4. О таксе лоцманских сборов в Николаевском н/Амуре порту.

Разрешение первого вопроса—вопроса о границах Владивостокского Торгпорта, принявшего столь затяжную форму (границы утверждены НКПС 28 сентября 1923 года, противодействием заинтересованных ведомств таковые не могли быть проведены портом в жизнь; вопрос неоднократно поднимался в Центре и до сего времени стоял открытым) и являвшегося для порта вопросом не только чисто-земельным, но и влиявшим на все отрасли портовой жизни и связывавшим деятельность Управления порта в отношении осуществления намеченных мероприятий по улучшению и расширению порта и развитию портостроительства, является для Владивостока актом большой важности. Вопрос разрешен в полном согласовании со всеми заинтересованными ведомствами и учреждениями.

В сентябре месяце распоряжением Уполнаркомпути Дальнего Востока, в связи с переходом всех Областных органов в г. Хабаровск, Дальневосточный Областной Комитет при Управлении порта расформирован, и таковой организован при Уполнаркомпути Д/В с местонахождением в г. Хабаровске.

Совещание по Портовым Делам. С 1 октября 1923 г. по 1 октября 1924 г. Совещание по Портовым Делам имело 7 заседаний, на которых рассматривались, согласно Положения о Совещании, основные вопросы жизни порта, а равно и затрагивающие интересы многих Наркоматов. Всего было вынесено за этот период 42 решения, при чем предложения Управления порта, вносимые на рассмотрение Совещания, по существу все принимались.

Финансово-Экономическое Совещание. Финансово-Экономическое Совещание является совещательным органом по рассмотрению и всестороннему выяснению финансовых, хозяйственных и коммерческих эксплоатационных вопросов. В это совещание входят, кроме представителей Торгпорта, также представители Народного Комиссариата Финансов, РКИ и Райкомвода.

Работа Финансово-Экономического Совещания за отчетный период характеризуется следующими данными:

за время с 1 октября 1923 г. по 1-е октября 1924 г. состоялось 16 Финансово-Экономических Совещаний, на повестках значилось 79 вопросов, по коим вынесены постановления.

Было рассмотрено:

4 проекта смет расходов и доходов по эксплоатации, улучшению и новому строительству,

7 вопросов производственной программы (новые строительные и ремонтные работы),

1 отчет по эксплоатации порта (верфь),

1 вопрос по испрошению дополнительных кредитов на новые строительные работы,

4 вопроса об изменении предусмотренных сметой штатов,

10 проектов договоров и заказов на разного рода работы,

2 вопроса о производстве торгов, конкуренций на продажу и продаже ненужного порту имущества,

1 изменение договора,

25 вопросов об условиях сдачи в аренду движимого и недвижимого имущества,

24 вопроса финансового, хозяйственного и коммерческого значения.

Административно-Техническое Совещание.

Для предварительной проработки вопросов, кои предполагается внести на обсуждение Совещания по Портовым Делам или Финансово-Экономического, и имеющих серьезное значение для Торгового порта, было организовано в марте месяце 1924 года Административно-Техническое Совещание при Начальнике порта. Созыв Совещания не обусловливается определенным временем, и состав его, помимо представителей от Торгпорта, зависит лишь от того или иного вопроса, требующего при его проработке суждения лиц, вполне компетентных.

Заседаний Административно-Технического Совещания состоялось 5, и рассмотрен на таковых 21 вопрос.

ГЛАВА XX.

Обязательные постановления по Владивостокскому Торговому порту.

Настоящие обязательные постановления по Владивостокскому Торговому порту, рассмотренные в Совещании по Портовым Делам от 30-го ноября 1923 года на основании примечания к §«2», лит. «б» постановления Совета Труда и Обороны о Совещаниях по Портовым Делам от 24 июня 1921 года —

Утверждаю. 1 декабря 1923 г.
Уполнаркомпути и Начальник Владивостокского Морского Торгового порта **М. Владимиров.**

I. О приходе, стоянке и движении судов.

§ 1. Все входящие во Владивостокский порт и выходящие из него суда как русские, так и иностранные, могут по желанию брать морского лоцмана, согласно действующим на сей предмет правилам и постановлениям.

Примечание: Для судов вход разрешается в течение круглых суток; выход же из порта, в период времени от захода до восхода солнца, может производиться лишь с предварительного разрешения соответствующих властей.

§ 2. Все идущие с моря во Владивосток суда должны подходить к о-ву Скрыплеву, где сигналом по Международному Своду могут по желанию вызывать лоцмана. Всякое судно, идущее со стороны Владивостока и имеющее лоцмана обязано высадить такового не дальше о-ва Скрыплева.

§ 3. Входящие суда уступают дорогу выходящим, придерживаясь, по возможности, правой стороны.

§ 4. Буксирным и парусным судам уступают дорогу все другие.

§ 5. Торговые суда уступают дорогу военным.

§ 6. Суда, проходящие мимо работающих землечерпалок, плавучих кранов и водолазов, идут самым малым ходом.

§ 7. Движение судов внутри порта совершается лишь малым ходом.

§ 8. При входе и выходе из порта суда должны нести днем национальные флаги, а ночью—отличительные огни. Суда на якоре должны держать якорные огни.

§ 9. Требования Портовых, Таможенных властей и Контрольных Пограничных пунктов об остановке судов должны быть последними немедленно выполнены.

§ 10. Все суда, приходящие из-за границы, останавливаются на внутреннем рейде, не сообщаясь с берегом, оставаясь под карантинным флагом до окончания врачебного осмотра. Пока судно находится под

7 вопросов производственной программы (новые строительные и ремонтные работы),

1 отчет по эксплоатации порта (верфь),

1 вопрос по испрошению дополнительных кредитов на новые строительные работы,

4 вопроса об изменении предусмотренных сметой штатов,

10 проектов договоров и заказов на разного рода работы,

2 вопроса о производстве торгов, конкуренций на продажу и продаже ненужного порту имущества,

1 изменение договора,

25 вопросов об условиях сдачи в аренду движимого и недвижимого имущества,

24 вопроса финансового, хозяйственного и коммерческого значения.

Административно-Техническое Совещание.

Для предварительной проработки вопросов, кои предполагается внести на обсуждение Совещания по Портовым Делам или Финансово-Экономического, и имеющих серьезное значение для Торгового порта, было организовано в марте месяце 1924 года Административно-Техническое Совещание при Начальнике порта. Созыв Совещания не обусловливается определенным временем, и состав его, помимо представителей от Торгпорта, зависит лишь от того или иного вопроса, требующего при его проработке суждения лиц, вполне компетентных.

Заседаний Административно-Технического Совещания состоялось 5, и рассмотрен на таковых 21 вопрос.

ГЛАВА XX.

Обязательные постановления по Владивостокскому Торговому порту.

Настоящие обязательные постановления по Владивостокскому Торговому порту, рассмотренные в Совещании по Портовым Делам от 30-го ноября 1923 года на основании примечания к §«2», лит. «6» постановления Совета Труда и Обороны о Совещаниях по Портовым Делам от 24 июня 1921 года —

Утверждаю. 1 декабря 1923 г.

Уполнаркомпути и Начальник Владивостокского Морского Торгового порта **М. Владимиров.**

I. О приходе, стоянке и движении судов.

§ 1. Все входящие во Владивостокский порт и выходящие из него суда как русские, так и иностранные, могут по желанию брать морского лоцмана, согласно действующим на сей предмет правилам и постановлениям.

Примечание: Для судов вход разрешается в течение круглых суток; выход же из порта, в период времени от заход до восхода солнца, может производиться лишь с предварительного разрешения соответствующих властей.

§ 2. Все идущие с моря во Владивосток суда должны подходить к о-ву Скрыплеву, где сигналом по Международному Своду могут по желанию вызывать лоцмана. Всякое судно, идущее со стороны Владивостока и имеющее лоцмана обязано высадить такового не дальше о-ва Скрыплева.

§ 3. Входящие суда уступают дорогу выходящим, придерживаясь, по возможности, правой стороны.

§ 4. Буксирным и парусным судам уступают дорогу все другие.

§ 5. Торговые суда уступают дорогу военным.

§ 6. Суда, проходящие мимо работающих землечерпалок, плавучих кранов и водолазов, идут самым малым ходом.

§ 7. Движение судов внутри порта совершается лишь малым ходом.

§ 8. При входе и выходе из порта суда должны нести днем национальные флаги, а ночью—отличительные огни. Суда на якоре должны держать якорные огни.

§ 9. Требования Портовых, Таможенных властей и Контрольных Пограничных пунктов об остановке судов должны быть последними немедленно выполнены.

§ 10. Все суда, приходящие из-за границы, останавливаются на внутреннем рейде, не сообщаясь с берегом, оставаясь под карантинным флагом до окончания врачебного осмотра. Пока судно находится под

карантинным флагом, никому, без разрешения Карантинного врача, не разрешается посещение судна.

Примечание. Приемка пароходов агентами должна производиться немедленно по приходе судна в порт после исполнения всех формальностей, несмотря на дурную погоду и дни отдыха.

§ 11. Причальные места предоставляются всем судам по указанию Портовой администрации и по соглашению с Таможней, с соблюдением, в случае надобности, очереди.

Примечание. Суда, имеющие, по соглашению с Начальником порта, исключительно отведенные для них причалы,—занимают таковые, не испрашивая на то каждый раз разрешения Начальника порта.

§ 12. Причальные места у набережных предоставляются сперва судам почтово-пассажирским, потом пришедшим с грузами и, наконец, балластным. (На места с механическими выгружателями ведется особая очередь).

§ 13. Суда, привозящие грузы для Красной Армии или для Морведа, и суда, относительно которых право это выговорено соответствующими договорами, имеют право на постановку их у набережной вне общей очереди, по указанию Начальника порта.

Примечание. Военные суда под флагом РСФСР, приходящие в порт без особых оперативных заданий,—занимают места по указанию Начальника порта.

§ 14. При постановке у набережной глубоко-сидящих судов, кроме общей очереди, принимается во внимание падение воды относительно ординара и то обстоятельство, что у причальных линий во Владивостокском порту глубина воды поддерживается от 26 до 31 фут.

§ 15. Суда с грузом имеют право занять освобождающееся место в день прихода, преимущественно перед балластными, ожидавшими вышеуказанное место ранее, только в том случае, если придут в порт до 12 часов дня; в противном случае пользуются правом занять свободное место лишь на следующий день.

§ 16. При неимении места у набережных, суда выжидают своей очереди на рейде по указанию Портового Управления.

§ 17. Отдача якорей на входном створе воспрещается.

§ 18. Стать на якоре в неуказанном месте разрешается только для избежания неминуемой аварии.

§ 19. Суда, стоящие у набережной, обязаны своевременно произвести выгрузку и нагрузку, исчисляя норму простоя из расчета выгрузки и нагрузки в 7500 пудов в сутки на каждый рабочий люк. За простой сверх нормы взимается установленный причальный сбор.

Примечание. Штраф за простой судов применяется в том только случае, если не хватает мест у причалов.

§ 20. Суда могут становиться лагом к борту другого ошвартованного судна с согласия Управления порта, Таможенного надзора и капитана судна, стоящего у набережной.

§ 21. Швартоваться можно только за швартовые тумбы и кольца. Подача швартов через проезжие части и крепления концов за отбойные рамы, столбы для освещения и рельсы воспрещается.

§ 22. Повреждения набережных и сооружений, причиненные пароходами, исправляются Портовым Управлением за счет судна, нанесшего повреждения.

§ 23. По требованию Портовой администрации, шкипер обязан перенести швартовы на соседние тумбы и рымы, если к тому представляется необходимость при постановке другого судна. Соседние суда обязаны принимать швартовы, если этого потребует Портовое Управление или лоцман, ставящий судно у набережной.

§ 24. По прибытии каждого судна в порт, капитан, шкипер, старшина или их уполномоченный, обязаны в срок, не позже 24 часов с момента прихода судна на рейд, представить в Портовое Управление подробные сведения о судне, команде и грузе по установленной Портовым Управлением форме.

§ 25 Переход с места на место в пределах порта производится с разрешения Таможни и Портового Управления. Разрешение на уход из порта судна выдается Таможней, Портовым Управлением и Контрольно-Пропускным пунктом.

§ 26. Проба машин судов, стоящих у пристани, может производиться на расстоянии не менее 5 саж. от набережной.

§ 27. В случае необходимости, движение судов по портовым водам приостанавливается распоряжением Начальника порта, и в таком случае суда об этом предупреждаются.

II. О нагрузке, выгрузке, передвижении и хранении товаров.

§ 28. Производство всяких работ в порту, особенно в ночное время, должно быть обставлено всеми мерами безопасности, т. е. набережные, сходни и трюмы достаточно освещены. Ночные работы могут производиться по особому разрешению Управления порта и Таможни.

§ 29. Все приспособления, служащие для производства грузовых операций на судах, должны всегда находиться в полной исправности; ответственность за исправное состояние приспособлений и за могущие произойти несчастные случаи—лежит на судовой администрации.

Примечание. Агенты или администрация парохода должны в письменной форме сообщать максимум подъема и спуска на каждую стрелу, лебедку и кран тем, кто производит грузовые операции.

Воспрещается стоять под грузами во время подъема и спуска.

§ 30. Не дозволяется складывать на пристани грузы в количестве сверх нормы, определенной Управлением порта. Выгружаемые с судов товары разрешается складывать на набережных общего пользования лишь против причалов, занимаемых этими судами, оставляя необходимые проходы и проезды для подвод и не закладывая трапы, тумбы, пожарные краны и железнодорожные линии.

Примечание. Подвергающийся самовозгоранию уголь должен складываться на высоту не более 1½ саж. с прокладкою в средине вентиляционных труб. Доски и другие лесные материалы могут быть складываемы не выше 2-х саженей.

§ 31. На набережных и площадях общего пользования грузы могут быть складываемы только с разрешения Портовой администрации и на местах по ее указанию. По уборке грузов, места эти и прилегаю-

щие к ним части мостовых должны быть очищены от сора средствами грузовладельцев.

§ 32. При нагрузке и выгрузке сыпучих материалов и балласта, обязательно подвешивать брезенты под сходни или устраивать другие подходящие приспособления, чтобы не засаривать гавани.

§ 33. Владельцы домашнего скота, лошадей и животных разного рода, выгруженных с парохода, должны принимать все меры к немедленному угону их с территории порта. Те же животные, предназначенные к погрузке на пароход, должны быть пригнаны в порт, с расчетом немедленного принятия их на пароход.

§ 34. Та часть пристани, где находились животные, должна быть, по их нагрузке или выгрузке, тщательно очищена за счет владельцев означенных животных.

§ 35. По окончании выгрузки или нагрузки (особенно угля) все употреблявшиеся приспособления для того должны быть убраны немедленно лицами, производящими грузовые операции.

§ 36. За повреждение бочек, кабелей, набережных, фонарей, пристáней и др. портовых сооружений, виновные обязаны уплатить стоимость исправления повреждений по оценке, определенной портовой администрацией. О сделанном повреждении виновные обязаны тотчас сообщить в Управление порта.

§ 37. Вооруженная охрана всяких грузов в порту, как принадлежащих Государственным учреждениям, так и частным лицам, выставляется только Охраной порта НКПС, за счет учреждений и частных лиц, по соглашению с ними. Что же касается невооруженной охраны, то учреждения и частные лица имеют право выставлять таковую по собственному усмотрению.

Примечание. Без пропусков, выданных Управлением Торгового Порта, хождение по портовой территории воспрещается.

§ 38. Все суда, плавающие под флагом РСФСР заграничного и каботажного плавания должны иметь свидетельства о техническом осмотре судна. Суда, не имеющие таких свидетельств, находящиеся в неблагонадежном для плавания состоянии, или перегруженные, или неправильно груженные, или неудовлетворительно снаряженные, или недостаточно снабженные спасательными средствами для команды и пассажиров—в плавание из порта не выпускается.

Примечание. В случае, если судно прибудет в порт в неблагонадежном для плавания состоянии, или перегруженным, или неправильно груженным, или неудовлетворительно снаряженным, или недостаточно снабженным командою, или имеющим количество пассажиров, превышающее допустимую международными морскими правилами и обычаями норму их для данного рейса,—капитан его может быть подвергнут штрафу, хотя бы у него было разрешение на отход из порта отправления.

III. Об употреблении огня в порту, о противопожарных мерах и перевозке легко воспламеняющихся и взрывчатых и огнеопасных веществ.

§ 39. Употребление электрических ламп разрешается на всех стоящих судах и на берегу повсеместно.

§ 40. Для освещения пароходов разрешается употреблять: в каютах—лампы и свечи; в трюмах и на верхней палубе только масляные

лампы и свечи, но не иначе, как с особого разрешения Управления порта.

§ 41. Капитаны судов со взрывчатыми и огнеопасными грузами обязаны заявить о них лоцману или Управлению Торгового порта при вводе их в порт, которые ставят такие суда отдельно от мест постоянных судовых стоянок, но в указанных заранее для этого местах. После сего окончательная постановка судна в порту и выгрузка его производится не прежде, как по отобрании Начальником порта от капитана судна подробных сведений о количестве и роде грузовых операций с подобного рода веществами, а также способов обращения с ними и их хранения.

§ 42. Судам, имеющим в числе груза взрывчатые вещества, вход во внутреннюю бухту воспрещается ранее выгрузки таких веществ или до получения письменного разрешения Начальника порта на вход в гавань. На этих судах, кроме огней в машинном отделении и электрического освещения помещений, никаких других огней не должно быть. Курение табаку на палубе таких судов воспрещается.

Примечание. Кроме судов, которые имеют или принимают легко-воспламеняющиеся и взрывчатые вещества в количестве не более: пороха до 100 фунтов, патронов до 50.000 шт., керосина, бензина и эфира не более 50 ящиков или 100 банок, суда с таким количеством производят грузовые операции в нормальном порядке.

§ 43. Погрузочным судам и лодкам, производящим перегрузку взрывчатых веществ, огонь безусловно воспрещается.

§ 44. Груженным керосином, спиртом, мазутом, нефтью и другими горючими жидкостями судам, стоящим у пристаней и не имеющим электрического освещения—запрещается вовсе иметь огонь, кроме штагового огня, в жилых помещениях, на сходне, у дежурного котла. Воспрещается курение табаку на палубе.

§ 45. На парусных и парусно-моторных судах, стоящих в порту на зимовке или в ремонте, разрешается иметь огонь в камбузе или в жилых помещениях с разрешения Начальника порта.

§ 46. Огни в камбузах и камельках разрешается иметь только от восхода до захода солнца. С заходом солнца огни эти на парусных судах должны быть погашены и залиты водою.

§ 47. Внутри расположенных на портовой территории пакгаузов и складочных магазинов, кроме жилых помещений, разрешается иметь освещение исключительно электрическое. Освещение иного рода может быть допущено только с разрешения Начальника порта. Курение табаку в этих местах строго воспрещается.

Примечание. Пользование печами в жилых помещениях при пакгаузах и складах разрешается только после осмотра их Техническим надзором порта.

§ 48. Начальнику порта предоставляется право запрещать употребление огня как на судах, так и на берегу, во всех даже разрешенных местах, когда он найдет это необходимым.

§ 49. Пакгаузы и лесные склады должны иметь брандсбойты, бочки с водой, ведра и веревку не менее 4-х саж. длиной, а угольные склады, вместо воды и брандсбойтов,—достаточное количество песку.

§ 50. В случае необходимости иметь огонь на судах или на берегу для обжигания подводной части судов, для варки смолы в переносных горнах, производить обкуривание для уничтожения крыс или вообще иметь огонь для каких либо других целей, требуется каждый раз

особое разрешение Портового Управления. Для получения разрешения требуется, чтобы на месте работ, где нужен огонь, были заготовлены, смотря по характеру работ, пожарный насос, мокрые маты, песок, швабры, бочки или ведра с водою. Во время производства работ должны, кроме того, строго соблюдаться все предосторожности, которые дополнительно будут потребованы Портовым Управлением.

§ 51. Разведение костров в порту и вообще разведение огня с какой бы то ни было целью, без особого разрешения Портовой администрации, воспрещается.

§ 52. В случае пожара в порту, все находящиеся в это время в порту паровые суда, поступают в непосредственное распоряжение Начальника порта, предоставляя все имеющиеся на них средства для тушения пожара.

§ 53. Каждое судно, стоящее в порту, должно иметь наготове к немедленному действию свои противопожарные спасательные средства и при пожарах и других несчастных случаях, требующих немедленной помощи, безвозмездно предоставлять их, а также и свой личный состав, в распоряжение Портовой администрации по ее первому требованию.

§ 54. В случае пожара на судне, в гавани, или на рейде, судно обязано звонить беспрерывно в колокол, а если оно под парами, то учащенно подавать свистки и вместе с тем принимать меры к тушению пожара собственными средствами. По прибытии на место пожара Портовой администрации, шкипер или управляющий судном обязан подчиниться ее распоряжениям даже в том случае, если требуется потопление горящего судна.

§ 55. Буксирные суда, находящиеся под парами, прибывают на место пожара сами, без особых приказаний.

§ 56. Все выгруженные с судов взрывчатые вещества должны в день выгрузки вывозиться из порта.

§ 57. Все временно складываемые на портовой территории горючие вещества, как-то: сено, солома, джут и проч., должны быть укрываемы брезентом. Вблизи этого места воспрещается пребывание посторонних лиц, разведение огня и курение табаку.

§ 58. Ввоз на территорию порта для нагрузки и вывоз после разгрузки взрывчатых веществ допускается только по особому разрешению Начальника порта. В заявлении на имя Начальника порта, подаваемом владельцем или распорядителем груза, должно быть указано: 1) в чем состоит груз, 2) вес его и способ укупорки, на чем он будет вывезен из порта, 3) куда и кому груз направляется.

§ 59. Грузы взрывчатых веществ должна сопровождать особая охрана, о которой должен озаботиться владелец груза. Он может быть привезен только в таком количестве и в такое место, какое значится в резрешении.

§ 60. При дурной укупорке взрывчатые вещества вовсе не допускаются в порт.

IV. О пользовании участками портовой территории.

§ 61. Пользоваться участками портовой территории для складывания грузов или других надобностей могут только учреждения или лица, получившие на то соответствующее разрешение Портового Управления.

§ 62. За отводимый участок портовой территории взимается особая плата в размере, согласно соответствующего законоположения.

§ 63. Возведение каких бы то ни было строений возможно только с разрешения Управления порта.

§ 64. Проект предполагаемых построек представляется в Портовое Управление.

§ 65. Все могущие произойти повреждения мостовых и портовых сооружений от возведения или снесения упомянутых построек, или от эксплоатации их, должны быть немедленно исправлены за счет арендаторов, по первому требованию и указанию Портового Управления.

§ 66. Арендатор обязан содержать в надлежащей чистоте арендуемый участок и прилегающие к нему мощеные пути.

V. О зимовке судов.

§ 67. Зимовка судов в порту разрешается при наличности для этого свободных мест и по прекращении в данном районе навигации судов.

§ 68. Судохозяин или капитан судна, остающегося на зимовку в порту, обязан об этом заявить Портовому Управлению, от которого ему выдается билет на право зимовки и отводится место.

§ 69. Судохозяева или капитаны зимующих в порту судов обязаны сообщить Портовому Управлению свои адреса, а также имена и фамилии лиц, ответственных за сохранность судна, сторожей и следить за расчетом с ними в зимнее время.

§ 70. В случае явившейся необходимости переменить место стоянки зимующего судна, шкипера или лица, ответственные за сохранность судна, обязаны это сделать по первому требованию Портовой администрации; в противном случае, помимо установленного взыскания, Управление производит работы за счет судна.

§ 71. Ставшие на зимовку суда до 300 тонн вместимостью, обязаны в течение 7-ми дней очистить трюмы, убрать и свезти весь сор на берег в указанное Портовым Управлением место. Парусным судам, более 300 тонн вместимостью, и паровым на выполнение этой уборки дается срок 14 дней. Причем на паровых судах должны быть очищены от мусора также трюмы под котлами и машинами. Засорять гавань выбрасыванием всякого рода мусора воспрещается.

§ 72. Судовладельцам и капитанам зимующих судов вменяется в обязанность во все время зимовки, по мере накопления, вывозить мусор, щепки и грязь.

§ 73. Судовладельцы и их доверенные не имеют права оставлять свои суда без достаточного присмотра, причем присматривающим вменяется в особенную обязанность наблюдать за якорями, канатами и швартовами.

§ 74. Все лица, оставшиеся на зимующих в порту судах, обязаны выполнять все законные требования Портовой администрации и могут быть удалены с судов по ее требованию.

VI. О сходнях.

§ 75. При употреблении как судовых, так и береговых сходен должны быть соблюдены следующие правила: сходни должны быть

построены из крепкого леса; находиться при употреблении в дело в совершенно исправном состоянии и по своим размерам (длина и ширина сходни) и прочности (толщина брусьев и досок) вполне соответствовать характеру предназначенной для них работы. Все сходни, кроме судовых, прежде их употребления, должны быть представлены на освидетельствование особой Технической Комиссии Управления порта.

§ 76. На все береговые сходни, признанные Портовым Техническим надзором годными к употреблению, Портовое Управление накладывает штамп.

§ 77. Выбор той или иной сходни соответственно характеру предназначенной для нее работы и надлежащая установка ее к судну—лежит на обязанности судовой администрации, которая отвечает за все последствия, происшедшие от несоответствующего выбора сходни или неправильной установки ее.

§ 78. Сходни, по которым происходит движение людей, должны быть снабжены прочными деревянными или веревочными поручнями.

§ 79. Без разрешения Начальника порта никто не имеет права держать в порту свои сходни для эксплоатации. Пароходные предприятия могут иметь свои сходни для своих собственных надобностей.

§ 80. Во избежание порчи мостовой, под концы тяжелых грузовых сходен должны быть подложены соответствующие подкладки. Судовая администрация наблюдает за тем, чтобы сходни упирались в подкладки.

VII. О незасорении гавани.

§ 81. Выбрасывание в море, в районе причалов и внутренней части бухты Золотой Рог, балласта, мусора и вообще каких бы то ни было предметов—запрещается. Вообще же выбрасывание мусора в пределах портовых вод разрешается по указанию Портового Управления.

§ 82. При всех жилых или складочных помещениях в районе порта обязательно иметь сорные ящики размеров и типа, установленных Техническим Надзором Портового Управления.

VIII. О содержании шлюпок, пользовании ими при перевозке пассажиров и о ловле рыбы и купании в порту.

§ 83. Все владельцы катеров, шлюпок, плавающих по морю в пределах Владивостокского порта с промышленными или какими либо другими целями, обязаны иметь письменное разрешение Портового Управления.

Примечание. а) Стоянка устанавливается для яликов, шлюпок и шампунек:

1) Экипажная пристань линия сообщения с противоположным берегом у Брикетной фабрики.

2) Клуб РЛКСМ—сад «Италия».

3) Берег к западу от Комсомольской пристани—Шевельский затон.

Ялики и шампуньки обязаны доставлять пассажиров и катающуюся публику только в указанные места для стоянок и не имеют права высаживать в другие места, исключение для судовых шлюпок.

б) Катера имеют стоянку между 340 и 350 пакгаузами; владельцы катеров, арендаторы и их уполномоченные при отходе и приходе обязаны ставить в известность Морской Контрольно-Пропускной пункт.

§ 84. Разрешения выдаются на каждую шлюпку в отдельности; шлюпки, не имеющие таких разрешений, не могут быть допущены в плавание.

Примечание. Правило это не относится к судовым шлюпкам.

§ 85. Удостоверения о пригодности шлюпки к плаванию, а также разрешения на плавание в районе порта, выдаются Управлением Владивостокского Торгового порта.

§ 86. Разрешение выдается сроком на один год навигационный. Ежегодно же перед началом навигации катера и шлюпки представляются для технического осмотра. За выдачу разрешения взимается особый сбор в размере, установленном Совещанием по Портовым Делам.

§ 87. Лица, занимающиеся перевозочным промыслом, должны содержать шлюпки в чистоте и полной исправности, брать при поездках только установленное на каждую шлюпку число пассажиров.

§ 88. Ловля рыбы сетями в пределах Владивостокского Торгового порта разрешается в местах по указанию Управления порта.

Примечание. Не допускается в бухте Золотой Рог стоянка на якорях шлюпок, шампунек и пр. для ловли рыбы и прочих потребностей, как мешающих движению судов и катеров.

§ 89. Управление судами и механизмами судов, плавающих в пределах порта, не разрешается лицам, не имеющим на то соответствующих документов.

Примечание. Яхты, приписанные к Пролетарскому Яхт-Клубу, в отношении управления ими действуют на основании Устава Клуба.

§ 90. Купание в пределах порта допускается только в местах, указанных Управлением порта.

Настоящее Обязательное постановление входит в силу со дня опубликования его, и за неисполнение виновные подвергаются денежному взысканию в размере не свыше ста (100) руб. золотом.

ГЛАВА XXI.

Общая характеристика строительных работ, выполненных Управлением порта по твердой смете за истекший бюджетный год. Перечень работ, выполненных по судоремонту. Сведения о стоимости землечерпательных работ, средней стоимости текущего и капитального ремонтов.

Вступив в строительный период 1923-1924 г. и наметив предполагаемый на этот год производственный план, Владивостокский порт представил в ЦУМОР свои предварительные сметы и испросил утверждения нижеследующих сумм:

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ.	Испрошено согласно предварит. сметы.	Отпущено.
Текущий ремонт	26.500	18.627
Капитальный ремонт	95.000	39.400
Новые работы	102.023	85.760
ИТОГО	223.523	143.887

Считаясь с фактом утверждения испрошенных сумм в количестве 64% от предполагаемых, порту пришлось несколько сократить свой производственный план и ограничиться выполнением наиболее неотложных работ.

В отношении производства работ по окончательному плану Владивостокскому порту, существующему на свои доходы пришлось сообразоваться в каждом отдельном случае с наличием денег в кассе, благодаря чему начало большего количества работ было несколько сдвинуто против намеченного плана и совпало, таким образом, с серединой строительного сезона.

Представив на утверждение сметы с указанием суммы, испрашиваемой на каждую в отдельности работу, порт получил утвержденные, как указано выше, общие суммы как по текущему, так и по капитальному ремонту, а также и по новым работам. Это обстоятельство дало возможность порту не ограничивать себя в порядке производства работ жесткими по каждой в отдельности работе суммами, а руководствоваться уже общими суммами, изменяя в ту или другую сторону как количество, так и масштаб каждой работы в отдельности, сообразуясь со степенью ее необходимости и с суммами, имеющимися в кассе.

Таким образом, вся программа была разбита на следующие работы:

Характер работ.	Наименование работ и место их.
А. Текущий ремонт портовых сооружений. Ассигновано—18.627 руб.	1. Окраска крыш зданий порта. 2. Очистка дымовых труб. 3. Ремонт переездов. 4. Ремонт центрального отопления дома Управления порта. 5. Ремонт жилых и хозяйственных помещений порта. 6. Ремонт случайных повреждений набережных, молов, отбойных рам и пр. 7. Ремонт швартовых бочек. 8. Ремонт пакгаузов. 9. Ремонт водоснабжения в б. Улисс.
Б. Капитальный ремонт портовых сооружений. Ассигновано—39.400 руб.	1. Ремонт отбойных рам. 2. Ремонт мостов на портовых дорогах. 3. Ремонт откосов из каменной наброски. 4. Перекрытие крыши здания № 31 на Эгершельде. 5. Ремонт набережных. 6. Ремонт 8-ми деревянных понтонов. 7. Ремонт пакгаузов.
В. Новые работы. Ассигновано—85.860 руб.	1. Окончание работ по устройству Городской набережной. 2. Восстановление 4 и 5 причалов на Эгершельде. 3. Постройка 5 мусорных ящиков, 6 помойных ям, 1 отхожего места и двух сараев. 4. Окончание водопроводных сооружений в б. Улисс. 5. Окончание работ по устройству американских фильтров. 6. Постройка пристани в б. Улисс. 7. Засыпка затона для образования площадей на м. Чуркин.

В соответствии с вышеприведенным распределением и составлен приводимый ниже отчет по каждой работе в отдельности, с указанием времени, когда они были произведены, и сумм, израсходованных по ним. Приводимое ниже краткое описание работ также соответствует этому распределению.

Говоря о способе выполнения работ, нужно указать на то, что порт, обладая достаточным количеством снарядов и приспособлений для работ, имел возможность в отчетном году произвести 50% своих работ чисто-хозяйственным способом. Около 25% работ в порту были выполнены подрядным способом Дальневосточной Государственной Строительной Конторой «Дальгострой». Остальные работы выполнены союзными артелями рабочих сдельно, с материалами порта. Из этих последних работ большая часть произведена Артелью безработных моряков при Райкомводе Тихого Океана.

Краткое описание работ.

А. Текущий ремонт портовых сооружений.

1. Окраска крыш зданий Торгпорта.

Окрашены предположенные сметой крыши следующих зданий: механической мастерской на м. Чуркин, 3-х этажного каменного дома № 35 на Верхне-Портовой дороге на Эгершельде, водокачки, подающей

воду в здание Управления порта из артезианского колодца на Суйфунской улице, и флигеля при здании Управления порта. Работа произведена Артелью безработных моряков в период наиболее сухого времени во Владивостоке—с июля по август.

2. Очистка дымовых труб в зданиях порта.

Работы по очистке труб ведутся круглый год специальным печником при Управлении порта.

3. Ремонт жилых и хозяйственных помещений порта.

Работы по ремонту в домах порта ведутся круглый год. Порт является довольно крупным домовладельцем, имея 50 жилых домов и хозяйственных построек. Преследуя удовлетворение нужд рабочих и служащих, проживающих в домах его, а также поддержание последних в полной исправности, порт ежегодно ассигнует довольно большую сумму для ремонта их. Производя мелкий ремонт по мере надобности с начала года, порт в начале строительного сезона создал специальную комиссию по обходу домов, с целью выяснения их санитарного состояния и необходимого ремонта, после чего с августа месяца начат был общий интенсивный ремонт, окончившийся к ноябрю месяцу, причем были произведены все намеченные работы. Работы произведены Артелью безработных моряков, печные же работы—артелью печников Союза строительных рабочих.

4. Ремонт центрального отопления дома Управления порта.

Центральное отопление здания Управления порта давно уже нуждалось в капитальном ремонте, так как многие трубы пришли в полную негодность. Мелкие работы начались с момента прекращения отопления, а смена негодных труб—в августе месяце. Работы по изготовлению труб произведены мастерской артели Металлистов, мелкие же работы производились штатным персоналом, обслуживающим центральное отопление.

5. Ремонт переездов.

Произведен ремонт переездов через портовые железнодорожные пути, пожарных переездов и подъездов к пакгаузам порта. Работы произведены Артелью безработных моряков с экономией против сметы, так как был использован имеющийся у порта в большом количестве старый лесной материал.

6. Ремонт швартовых бочек.

Предположено было извлечь краном 4 швартовые бочки, обить ржавчину с них и окрасить их. Однако было окрашено только 3 бочки, и, таким образом, осталась неокрашенной одна бочка в б. Улисс, так как проводка туда крана, занятого на срочных работах по установке массивов на Городской набережной, отняла бы много времени и помешала бы производству последних работ. Работы по окраске бочек произведены Артелью безработных моряков.

7. Ремонт случайных повреждений.

Ремонт случайных повреждений набережных, отбойных рам, понтонов в порту обыкновенно производится за счет виновников того или иного повреждения, но некоторые повреждения, происходящие от раз-

мытий, тайфунов и прочих причин, порту приходится исправлять за свой счет. В отчетном году исправлен мол Лихтерной гавани на Первой Речке в количестве около 100 куб. саж., мелкое повреждение мола Каботажной гавани в Амурском заливе и ремонт пристани в той же гавани. Все работы выполнены Артелью безработных моряков.

8. Ремонт пакгаузов.

Мелкий ремонт пакгаузов производился весь отчетный год. Отремонтированы крыши, ворота, стены, завалины, въездные мостики во всех пакгаузах порта. Работы производились Артелью безработных моряков, поденными рабочими и Дальгостроем из материалов порта.

9. Ремонт водоснабжения в б. Улисс.

Ремонт водоснабжения в бухте Улисс производится ежегодно. В отчетном году произведены работы по засыпке промоин у колодца, с отмосткой вокруг последнего камнем, очистка приемного колодца у Липового ручья, мелкий ремонт водослива у плотины. Работы произведены Артелью безработных моряков из материалов порта.

Б. Капитальный ремонт портовых сооружений.

1. Ремонт отбойных рам.

Мелкий ремонт отбойных рам, как указывалось выше, производится за счет виновников того или иного повреждения. Капитальный ремонт рам в отчетном году ограничился частичной сменой пришедших в негодность отбойных рам Коммерческой набережной, Широкого мола и причалов от № 17 до № 50 на м. Чуркин. Всего сменено рам на протяжении около 460 пог. саженей. Работа производилась Артелью безработных моряков, заготовка болтов и поковок произведена в механической мастерской порта.

2. Ремонт мостов на портовых дорогах.

Мосты на Верхне-Портовой и Нижне-Портовой дорогах пришли в негодность, и в отчетном году произведен ремонт всем мостам. Ремонт заключался в смене сгнивших стоек, подкосов и прогонов и смене верхнего настила. Для работ использован имеющийся у порта старый лесной материал, самые же работы произведены Артелью безработных моряков.

3. Ремонт откосов из каменной наброски.

Западные причалы порта №№ 1, 2, 3, 4 и 5 из каменной наброски давно не ремонтировались и были сильно размыты волнением, и расстроены льдами. В отчетном году решено было отремонтировать капитально откосы 2-го и 4-го причалов, как наиболее пострадавшие. Произведены были взрывные работы у Крестовой горы на Эгершельде, и камень в количестве около 90 куб. саж. пошел для ремонта откоса 4-го причала, эксплоатируемого для лесных операций. Для ремонта откоса 2-го причала был закуплен камень в количестве 57 куб. саж. в Госфондовой комиссии на Русском острове. Работы произведены Дальгостроем.

4. Перекрытие крыши здания № 31 на Эгершельде.

Крыша каменного двухэтажного здания (б. Канцелярия второго района) пришла в полную негодность, и вода проникала в квартиры. Работа по перекрытию крыши была сдана Дальгострою, который перекрыл крышу новым 11-ти фунтовым гладким оцинкованным железом.

5. Ремонт 8-ми деревянных понтонов.

Необходимость в ремонте понтонов порта, стоявших до начала отчетного года на берегу долгое время, была продиктована теми соображениями, что для плавучих причалов №№ 49 и 50 на м. Чуркин и 5 причала на Эгершельде, которые предполагалось оборудовать путем засыпки затона на Чуркине и постройки эстокад на 5-м причале, необходимы понтоны, которых в порту не было в достаточном количестве. Отремонтировано 8 понтонов, у которых сменены негодные доски, оконопачены швы, и произведена осмолка. Работы выполняла Артель безработных моряков.

6. Ремонт пакгаузов.

В отчетном году отремонтированы капитально пакгаузы порта, стойки которых разрушены домовым грибком. Для этой цели сгнившие части стоек срезаны, и поставлены взамен дополнительные стулья. К числу работ по капитальному ремонту относятся и непредвиденные работы, а именно: разборка части пакгауза № 40, разрушенного тайфуном, причем он был восстановлен в части его путем устройства новой лобовой стенки и постановки дополнительных упоров и подкосов. Говоря о повреждениях пакгаузов, нужно указать на то обстоятельство, что главной причиной этих разрушений является перекрытие крыши их большими листами железа, отчего крыши во время ветра сильно парусят и при большом тайфуне служат причиной поломок и разрушений.

По срочному требованию к прибытию п/х «Трансбалт» было разобрано помещение О-ва «Маяк», находившееся в 310-м пакгаузе на Широком молу, и пакгауз был полностью восстановлен для принятия привезенного груза.

Кроме того, нужно указать на то обстоятельство, что от разборки 310-го пакгауза портом было получено большое количество ценного лесного материала, который впоследствии пошел на ремонтные работы и дал, таким образом, порту большую экономию в затратах на покупку материалов.

Работы по восстановлению 40-го и 310-го пакгаузов и по смене разрушенных грибком стоек были сданы и выполнены Дальгостроем.

7. Ремонт набережных.

В виду недостатка отпущенных средств пришлось ограничиться только ремонтом повреждений, исправление которых необходимо было сделать теперь же, а именно: ремонтом причалов №№ 6 и 7 и №№ 47, 48, 49 и 50. Ремонт же стенки Коммерческой набережной, производство которого требует значительных денежных сумм, пришлось отложить на будущий год.

Ремонт стенки причалов №№ 6 и 7 заключался в заполнении бетоном борозды, образовавшейся на вертикальной стенке набережной на уровне приливов, под влиянием морозов, и в устройстве разгрузочной платформы на углу стенки, которая в этом месте пришла в движение.

Ремонт стенки причалов №№ 47, 48, 49 и 50 заключался в подсыпке камня в количестве 60 куб. саж. в берму, в которой образовались оползни.

Работа по ремонту набережных была выполнена сдельно Артелью безработных моряков.

В. Новые работы.

1. Окончание работ по устройству Городской набережной.

К началу отчетного года из работ по устройству Городской набережной была выполнена только кладка части массивовой стенки, которая была произведена еще в 1920 году. В отчетном году окончание этих работ было признано работой срочного характера. Поэтому было приступлено к ремонту путей массивового парка травеллера для вывоза массивов. Отремонтирован был паровоз и две железные баржи для перевозки массивов. Далее построена была бутовая стенка на протяжении 51 пог. сажени с установкой отбойных рам и причальных тумб и рымов, уложена подводная массивовая стенка до сопряжения Городской набережной с Коммерческой. В профиль стенки уложено около 200 массивов. Под основание стенки и за стенку заброшено около 600 куб. саж. камня, купленного у Госфондовой комиссии на Русском острове и перевезенного средствами порта. Произведена каменная отсыпка и отсыпка земли за стенку набережной, а также засыпана водная площадь за построенной стенкой.

Работы по постройке бутовой стенки произведены Дальгостроем. Работы по устройству подводной массивовой стенки произведены хозяйственным способом. Остальные работы по каменной наброске, засыпке затона и пр. производились в большей части Артелью безработных моряков.

2. Восстановление 4 и 5 причалов.

Необходимость получения причала для лесоэкспорта на Эгершельде заставила порт приступить к работам по устройству плавучего понтонного причала на месте 4-го причала. Были построены 4 эстокады размером 3×3.50 саж., 8 переходных с эстокад на понтоны мостиков и 8 упоров.

Работы эти были произведены в срочном порядке зимой, а летом отчетного года был произведен капитальный ремонт каменного откоса этого причала, давшего большую устойчивость четырем построенным эстокадам. Работы по восстановлению 4 и 5 причалов найдено было возможным ограничить восстановлением только 4-го причала, 5-й причал будет восстановлен в 1925 г.

3. Постройка 5 мусорных ящиков, 6 помойных ям, 1 отхожего места и 2-х сараев.

Хотя требования благоустройства и санитарного состояния и диктовали необходимость производства этих работ, однако в отношении масштаба этих работ решено было в отчетном году ограничиться самыми неотложными работами, а именно—произвести постройку 2-х отхожих мест. Остальные работы будут выполнены в 1925 году.

4. Окончание водопроводных сооружений в б. Улисс.

Водопровод в б. Улисс действует с 1920 года, но за недостатком средств водопроводные сооружения еще вполне не закончены; так, не

углублено водохранилище до проектной глубины, и не произведена отмостка берега.

В настоящее время также не пришлось закончить эти работы, а пришлось ограничиться заготовкой необходимых материалов на будущий год.

5. Окончание работ по постройке американских фильтров в б. Улисс.

В воде водохранилища в б. Улисс содержится значительное количество органических примесей, большое количество бактерий, вода мутна и содержит большое количество землистых примесей. Для питья вода пригодна только после усиленного кипячения, употребление воды для котлов вызывает сильное их загрязнение и требует частого их продувания. По этим причинам необходимость устройства фильтров назрела в достаточной мере. Управлением порта составлен проект американских фильтров с производительностью до 500 тонн воды в сутки.

В отчетном году приступлено было к устройству резервуара для чистой воды, и сложен фундамент для здания фильтров. Произведено кладки около 40 куб. саж. Работы выполнялись Артелью союза строительных рабочих.

6. Постройка пристани в б. Улисс.

Для швартования водоналивных баржей к водопроводу—эстокаде Липового ручья, в отчетном году устроена пристань временного типа из ряда массивов. Работы произведены хозяйственным путем и приспособлениями порта.

7. Засыпка затона на м. Чуркин.

Необходимость удовлетворения нужд растущего с каждым годом лесо-экспорта во Владивостокском порту поставила порт перед необходимостью создания новых площадей, которых в порту не имеется в достаточном количестве. С этой целью в октябре 1923 года приступлено было к засыпке затона за построенной стенкой 48, 49 и 50 причалов на м. Чуркин. Работы в 1923 году велись лесным трестом «Дальлес», и в 1924 году окончание работ взял на себя порт. К 1 октября 1924 года засыпано было в затон около 4.100 куб. саж. грунта, установлены 4 причальные тумбы. Таким образом, получилась площадь в количестве около 2900 кв. саж., которая эксплоатируется в настоящее время.

Работы по засыпке затона выполнены Дальгостроем.

СВЕДЕНИЯ

о выполнении строительно-ремонтных работ за 1923-24 год.

Сведения о выполнении строительно-

I. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Общий процент выполнения от производ

а) по текущему ремонту—99%. б) по капиталь

II. СВЕДЕНИЯ ОБ ОТДЕЛЬНЫХ СТРОИ

№№ по порядку.	Наименование места и краткое описание работ.	Когда начата работа.	Когда окончена работа.	Сумма, получен. от Центра на выполнен. работы по смете отчетн. года в черв. р.
	А. Текущий ремонт.			
1	Окраска крыш зданий Торгпорта	16/VII—24 г.	23/IX—24 г.	
2	Очистка дымовых труб	1/X—23 г.	1/X—24 г.	
3	Ремонт переездов и восстановление границ порта	1/X—23 г.	19/IX—24 г.	
4	Ремонт центрального отопления дома Управления порта	1/VIII—24 г.	15/X—24 г.	
5	Обыкн. ремонт жилых и хоз. помещений	1/X—23 г.	15/XI—24 г.	18627.00
6	Ремонт швартовых бочек	1/VII—24 г.	1/IX—24 г.	
7	Ремонт случайных повреждений молов и проч.	1/X—23 г.	1/IV—24 г.	
8	Обыкн. ремонт пакгаузов	1/X—23 г.	29/XI—24 г.	
9	Непредв. расходы по тек. рем.	1/X—23 г.	1/X—24 г.	
10	Обыкн. рем. водоснабж. в б. Улисс	7/VII—24 г.	9/VIII—24 г.	
	Итого...	—	—	—
	Б. Капитальный ремонт.			
11	Ремонт отбойных рам	1/VIII—23 г.	13/X—24 г.	
12	Ремонт мостов	1/VIII—24 г.	20/IX—24 г.	
13	Ремонт откосов из камен. набр.	14/V—24 г.	28/X—24 г.	39400.00
14	Перекрытие здания № 31	27/VII—24 г.	18/VIII—24 г.	
15	Ремонт набережных	14/VII—24 г.	30/X—24 г.	
16	Ремонт 8 дерев. понтонов	15/VII—24 г.	3/XII—24 г.	
17	Ремонт пакгаузов	1/IV—24 г.	1/XII—24 г.	
	Итого...	—	—	—
	В. Новые работы.			
18	Оконч. работ по устр. Гор. наб.	25/V—24 г.	15/XI—24 г.	
19	Восстановление 4 и 5 причал.	5/XI—23 г.	31/XII—23 г.	
20	Постройка 5 мусорных ящиков, 6 помойных ям, 1 отхож. места	30/I—24 г.	11/II—24 г.	85860.00
21	Окончан. водопров. в б. Улисс	1/X—23 г.	1/X—24 г.	
22	Окончание работ по постройке американских фильтров	1/X—23 г.	30/XII—23 г.	
23	Постройка пристани в б. Улисс	10/XI—23 г.	20/XI—23 г.	
24	Непредвид. расходы по новым работам	1/X—23 г.	1/X—24 г.	
25	Засыпка затона на Чуркине	1/VI—24 г.	1/X—24 г.	
	Итого...	—	—	—

ремонтных работ за 1923—24 г.г.

ПО ВСЕМ РАБОТАМ.

ственной программы за отчетный год:

ному ремонту 100%. в) по новым работам 96%.

ТЕЛЬНЫХ И РЕМОНТНЫХ РАБОТАХ.

% выполнения работы к началу отчетного года от общего объема.	% выполнения работы, назнач. к выполнению по произ-водствен. программе за отч. год.	Фактический % выполненной работы за отчетный год		Сумма, фактически израсходованная на работы за отчетный год в червонных рублях.	Причины задержки и неуспеха в работе.
		От общего объема работы.	От объема работы, назнач. к выполнению по производ. программе 1923/1924 г.		
—	100%	100%	100%	106.11	
—	100%	100%	100%	307.10	
—	100%	100%	100%	537.32	
—	100%	100%	100%	555.53	
—	100%	100%	100%	7064.09	
—	100%	75%	75%	103.50	Задержка крана на работах по Город. Набер.
	100%	100%	100%	928.12	
	100%	100%	100%	3768.33	
—	—	—	—	107.70	
	100%	100%	100	[illegible]	
	—	—	—	14074.80	
—	100%	100%	100%	2359.08	
—	100%	100%	100%	2165.56	
—	100%	60%	100%	5584.75	
	100%	100%	100%	1424.4[illegible]	
—	100%	25%	100%	6118.04	
—	100%	100%	100%	9996.13	
25%	50%	75%	100%	13348.64	
—	—	—	—	40996.07	
30%	40%	40%	100%	46882.78	
—	100%	50%	50%	1910.18	Работу найдено в[illegible] ограничить [illegible] л.л. 5 при[illegible] Работу на[illegible] ограничить постройкой 2 сараев.
—	100%	15%	15%	116.00	
90%	1%	1%	100%	434.44	
—	5%	5%	100%	2371.73	
—	100%	100%	100%	377.58	
—	—	—	—	59.88	
—	100%	100%	100%	18419.27	
	—	—	—	70571.86	

Перечень работ, выполненных в течение 1923-24 отчетного года Технической частью Владивостокского Торгового порта по судо-механическому отделу.

1. Ледокол «Добрыня Никитич»—получил текущий ремонт по корпусу и машине.
2. Ледокол «Казак Поярков»—средний ремонт по корпусу: сменено свыше 5.000 заклепок в ледокольном поясе, и по машине—установлена новая донка эжектору, переоборудован мусорный эжектор, сменены все поршневые кольца главной машины, проверены поршни, штоки и т. д.
3. Ледокольный катер «Славянка»—средний ремонт по корпусу и машине: сменен баллер руля, сменен бакаут дейдвудной трубы, сменена большая часть труб водоотливной и питательной систем. Произведена смена воздушных каналов, подводящих воздух к топке и т. д.
4. Паровой катер «Босфор»—малый ремонт по корпусу и машине.
5. Паровой катер «Скрыплев»—с 1922 года находился на берегу. Получил текущий ремонт по корпусу. Производилась смена винта по машине и котлу, восстановительный ремонт всех механизмов.
6. Паровой катер «Комсомолец» — текущий ремонт механизмов и корпуса.
7. Моторный катер «Ольга»—текущий ремонт мотора и корпуса.
8. Моторный катер «Товарищ»—текущий ремонт мотора и корпуса.
9. Моторный катер «Соболь»—текущий ремонт мотора и капитальный ремонт корпуса.
10. Моторный катер «Путеец»—восстановлен и пущен в ход. Бездействовал с 1919 года. Малый ремонт по корпусу и средний ремонт мотора. Этот катер был дополчен оборудованием. Была установлена динамо с аккумулятором, и оборудовано экектроосвещение и пуск в ход мотора от аккумулятора.
11. Восстановлена моторная лодка «Промерная», бездействовавшая с 1919 года. Капитальный ремонт корпуса и средний ремонт мотора.
12. Одночерпаковый экскаватор системы Пристмана — восстановлен после долговременного бездействия. Средний ремонт по машине и корпусу.
13. Землеотвозная шаланда № 2—капитальный восстановительный ремонт.
14. Землеотвозная шаланда № 1—текущий ремонт.
15. Сорокатонный плавучий кран для массивов—текущий ремонт по корпусу и средний ремонт по машине. Бездействовал с 1919 года.
16. Грузовой плавучий кран, сорокапятитонный—текущий ремонт по корпусу и по машине.
17. Береговой катучий кран 10 тонн, травеллер, бездействовавший с 1919 г. Произведен ремонт механизмов и дооборудование.
18. Восстановительный ремонт паровоза и двух платформ для перевозки массивов, бездействовавших с 1919 года.
19. Водоналивная баржа № 1—текущий ремонт по корпусу и механизмам.
20. Водоналивная баржа № 2—текущий ремонт по корпусу; бездействовала с 1920 г.

21. Железная баржа для массивов № 3—капитальный ремонт со сменой листов и заклепок.
22. Железная баржа для массивов—текущий ремонт.
23. Капитальный ремонт двух деревянных грузовых баржей.
24. Текущий ремонт трех грузовых деревянных баржей.
25. Восстановительный средний ремонт 2-х водолазных ботов, бездействовавших с 1919 года.
26. Полный ремонт водолазных приборов и оборудования.
27. Капитальный ремонт 8-ми понтонов для набережных.
28. Текущий ремонт 4-х понтонов.
29. Капитальный ремонт 4-х шлюпок.
30. Капитальный ремонт—смена части труб парового отопления здания Управления торгового порта.
31. Средний ремонт насосной установки артезианского колодца—смена поршня насоса и ремонт электро-мотора.
32. Установка новых станков судоремонтных мастерских: одного токарного, одного сверлильного, наждачного точила, универсальной круглой пилы по дереву.
33. Поковка до 250 пудов болтов и скоб для ремонта набережных.
34. Заказы различных частей Управления, выполняемые судоремонтной мастерской.

Часть Связи и Электричества.

1. Восстановлена и дооборудована бездействовавшая 4 года 3-х кил. радиотелеграфная стация л/к «Добрыня Никитич».
2. Произведен капитальный ремонт электропроводки и средний ремонт 2-х турбо-динамо и одной мотор-динамо л/к «Добрыня Никитич».
3. Средний ремонт электропроводки л/к «Казак Поярков».
4. Средний ремонт и дооборудование электропроводки к/т «Скрыплев».
5. Текущий ремонт электроосветительной установки Коммерческой набережной.
6. Мелкие текущие ремонты электропроводок различных зданий Управления торгового порта.

СВЕДЕНИЯ.

ПРИЛОЖЕНИЕ к годовому отчету за 1923—1924 г. Владивостокского Торгового порта.

I. Стоимость одной куб. саж. дноуглубительных работ, со включением всех накладных расходов, с указанием средней дальности возки, характера грунта и средней производительности в 1 час по категориям грунта и уплате премии.

ЭКСКАВАТОР.

Время работы.	Расход в рублях.											Примечание.
	Камен. угля.	Керосин.	Маш. масло.	Цил. масло.	Сало.	Обтирка.	Мыло.	Зарплата, сверхурочные, столовые, премия.	Текущий ремонт.	Капитал. ремонт.	Всего.	
С 23 июня по 1-е октября 1924 года.	560 р. 50 к.	5 р. 78 к.	21 р. 87 к.	10 р. 69 к.	1 р.	13 р. 25 к.	13 р. 75 к.	2097 р. 43 к.	55 р. 32 к.	473 р. 33 к.	3252 р. 89 к.	Стоимость 1 куб. саж. в плотном теле дноуглубит. работ (со включ. всех накладных расходов, с указанием средней дальности возки и характ. грунта).

Катер «ОЛЬГА».

Время работы.	Расход в рублях.								
	Керосин.	Бензин.	Цил. масло.	Моторное масло.	Обтирки.	Мыла.	Зарплата, столовые, сверхурочн.	Текущий ремонт.	Всего.
С 23 июня по 1-е октября 1924 г.	209 р. 28 к.	65 р. 17 к.	7 р.	6 р. 90 к.	2 р. 50 к.	3 р. 80 к.	580 р. 60 к.	16 р. 36 к.	891 р. 61 к.

Всего расхода с 23-го июня по 1-е октября по экскаватору и катеру „Ольга" произведено на сумму 3252 р. 89 к.+891 р. 61 коп.=4144 руб. 50 коп.
Всего за это время произведено работ экскаватором: а) по подчистке у причалов куб. саж. 280.00.
б) сплошного черпания „ 354.00.
в) выборка камня при постр. Городской Набережной „ 14.00.
Всего произведено выемки куб. саж. 648.00.

Средняя стоимость дноуглубительных работ равна: 4144 р. 50 к.: 648.00 куб. саж.= **кругло 6 руб. 40 коп.**
При средней дальности возки 1 верста—грунт распределяется по следующим категориям: а) мягкого . . . . 280.00 куб. саж
б) среднего . . . . 354.00 „
в) камня (бутового) . . . . 14.00 „

Средняя производительность экскаватора в 1 час работы по категориям грунта и размер премии команде:
1) Мягкого грунта 280.00 куб. саж.—240 час. средн. производ. 1.16 куб. саж. с премией 1 руб. за 1 куб. саж.
2) Среднего грунта 354.00 куб. саж.—197 „ „ „ 1.80 „ „ 0 р. 50 к. за 1 куб. саж.
3) Камня 14.00 куб. саж.— 46 „ „ „ 0.30 „ „ 4 р. за 1 куб. саж.

II. Средняя стоимость текущего ремонта

а) Ремонт жилых и хозяйственных помещений выразился в сумме 6500 руб. Площадь зданий 1923 кв. саж.

Средняя стоимость 1.00 кв. саж.— $\frac{6500}{1923}$ = **3 р. 38 к.**

б) Ремонт случайных повреждений молов на 1-й Речке и Семеновском базаре выразился в сумме 1482 руб.

Всего пог. саж. 380.00. **Средняя стоимость** 1.00 пог. саж.— $\frac{1482}{380}$ = **3 р. 90 к.**

в) Ремонт пакгаузов выразился в сумме 1628 руб. 83 коп. **Всего** пакгаузов кв. саж. 9800.

Средняя стоимость 1.00 кв. саж.— $\frac{1628 \text{ р. } 83 \text{ к.}}{9800}$ = **0. 17 к.**

г) Ремонт переездов выразился в сумме 340 руб. **Всего** переездов 92.50 кв. саж.

Средняя стоимость 1.00 кв. саж.— $\frac{260 \text{ р.}}{92.50}$ = **2 р. 80 к.**

д) Ремонт мостовых дорог на территории Торгпорта выразился в сумме 2296 р. **Всего** мостовых около 10.000 кв. с.

Средняя стоимость 1.00 кв. саж.— $\frac{2296}{10000}$ = **0 р. 23 к.**

Примечание.

Средняя стоимость текущего ремонта на 1 пог. саж., на 1 куб. саж. и на 1 кв. саж., в зависимости от рода сооружения, как-то: причалы, молы, здания, мостовые и т. п.

III. Средняя стоимость капитального ремонта.

а) Ремонт отбойных рам выразился в сумме . . . . 1178 руб. 87 коп.
Всего пог. саж. отбойных рам—670.00 п. с.

Средняя стоимость 1.00 пог. саж.— $\frac{1178 \text{ р. } 87 \text{ к.}}{670.00}$ = **1 р. 76 к.**

б) Ремонт мостов и дерев. труб выразился в сумме . . . . 750 руб. 83 коп.

Всего мостов 30. **Средняя стоимость** ремонта 1.00 мостов— $\frac{750 \text{ р. } 83 \text{ к.}}{30}$ = **25 р. 30 к.**

в) Ремонт откосов каменной наброски выразился в сумме . . . . 6496 руб. 86 коп.
Всего пог. саж. 500.

Средняя стоимость ремонта 1.00 пог. саж.— $\frac{6496 \text{ р. } 83 \text{ к.}}{500.00}$ = **кругло 13 р.**

г) Ремонт пакгаузов выразился в сумме . . . . 7032 руб. 50 коп.
Всего кв. саж. пакгаузов—9.800.

Средняя стоимость 1.00 кв. саж.— $\frac{7032 \text{ р. } 50 \text{ к.}}{9800}$ = **кругло 0 р. 72 к.**

д) Ремонт набережных выразился в сумме . . . . 4000 руб.
Всего пог. саж.—130.00.

Средняя стоимость 1.00 пог. саж.— $\frac{4000 \text{ руб.}}{430}$ = **0 р. 93 к.**

Примечание.

Средняя стоимость текущего ремонта на 1 пог. саж., на 1 куб. саж. и на 1 кв. саж., в зависимости от рода сооружений, как-то: причалы, молы, здания, мостовые и т. п.

ГЛАВА XXII.

Судоремонтная мастерская Управления порта.

Судоремонтная мастерская Владивостокского Торгового порта на мысе Чуркине составляется из соединенных кузнечного, механического, столярного, шлюпочно - плотничного и медно - литейного цехов. В своем оборудовании мастерская заключает три токарных станка, два сверлильных, один строгальный и восемь пар тисков—в механическом цехе. Столярная оборудована токарным станком по дереву и универсальным станком для круглой пилы. В кузнице имеется два горна и одна медно-плавильная печь, получающие воздух от вентилятора, приводящегося в движение от общих трансмиссий. Двигательной силой является 10-ти сильный локомобиль.

Полная нагрузка, а порой и перегрузка матерской заказами, небольшой обслуживающий персонал (мастер, табельщик, сторож и машинист—он же литейщик) и малые вследствие этого накладные расходы дают возможность судоремонтной мастерской Торгпорта выполнять мелкие и средние ремонты по ценам ниже заявленных Дальзаводом и частными мастерскими.

В настоящее время все судоремонтные работы, требующие большого числа низко-квалифицированной рабочей силы (обивка ржавчины, окраска и цементировка барж, понтонов и цистерн) выполняются сдельно, помимо мастерской, силами Артели безработных моряков

Точно также ремонт, конопатка и осмолка деревянных понтонов и барж сдаются сдельно Артели безработных при Райкомводе в виду того, что эти работы производятся вдали от мастерской, на верфи Торгпорта.

Все же остальные работы, за исключением чугунных отливок и обработки громоздких деталей, которые передаются Дальзаводу, выполняются судоремонтной мастерской Торгпорта.

В летние месяцы работы мастерских увеличились за счет привлечения поденных рабочих. Основной же кадр месячных рабочих не превышает 18-ти человек.

Резкое повышение нагрузки мастерской в начале летнего периода, повышение числа рабочих с 20 до 43 человек, уменьшило накладные расходы с 95% до 40%. Накладные расходы мастерской слагаются из расходов:

1) амортизация зданий, оборудования и инструментов,
2) ремонт зданий и оборудования,
3) оплата и страховые взносы непроизводственного персонала,
4) страхование и отпуска производственного персонала,
5) материалы, непосредственно истраченные на содержание мастерской, и спец-одежда.

Главную массу по стоимости судоремонтных работ, выполненных помимо мастерской, составляет обивка ржавчины и окраска железных

барж, кранов и катеров. Кроме того, ремонт деревянных понтонов составляет также крупную сумму в общей сумме судоремонта. Производство этих работ приурочено к летнему времени. Кроме того, большие суммы выплачены Дальзаводу за постановку ледоколов и кранов в док.

Рационально составленные ежедневные табели, в которых отмечается характер, размер работы и материал обрабатываемой детали, дают ясное представление о расходе рабочей силы для выполнения данного заказа, а открытие лицевого счета для каждого заказа, вместе с подробным описанием выполняемых работ, дает представление о том, насколько рационально расходуются материалы.

Попутно с точным учетом рабочей силы для выполнения отдельных работ при ремонте механизмов, была сделана попытка установления стандартных расценок при ремонте плавучих средств и механического оборудования порта.

В самом начале этой работы выяснилась невозможность установления стандартных расценок при обработке отдельных деталей (каковая попытка с большей или меньшей точностью уже осуществлена для речного флота), в виду разнообразия работ при ремонте и величайшего многообразия деталей морских судов, построенных на различных заводах различных стран.

Поэтому пришлось перейти к установлению расценок в человеко-часах по отдельным видам работ (как-то: опиловка, шабровка и т. д.).

Результаты этих подсчетов еще не могут претендовать на точность, ибо в течение прошедшего времени далеко не все виды судоремонтных работ были выполнены мастерской Торгпорта, но все же этой таблицей Техническая часть Управления порта пользуется при составлении предварительных смет на ремонт отдельных плавучих средств и механического оборудования порта. С помощью этих таблиц также можно ориентироваться при сдаче сдельно отдельных работ мастерской.

При стремлении повысить производительность отдельного рабочего выяснилась относительная медленность движения отдельных станков. Путем небольшого переоборудования достигли увеличения производительности некоторых станков на 30%.

Производительность постоянных месячных рабочих может быть повышена лишь при премиальной системе. При установлении нормы выработки приходится пользоваться теми данными, которые имеются в результате вышеприведенной работы. Произведенные опыты показали необходимость применения сдельной оплаты труда лишь для поденных рабочих.

По мере накопления нового материала, характеризующего производительность рабочих, он обрабатывается для сравнения и добавления к ранее полученным данным.

В целях поднятия производительности мастерской, постепенно устанавливается плановой характер ее работы, нарушаемый срочными ремонтами, неизбежными в хозяйстве порта, главным образом, дноуглубительного снаряда и работающего по постройке набережной механического оборудования.

При наличии средств в ближайшее время намечена электрификация мастерской в виде групповых приводов и некоторое увеличение ее оборудования, возможное после освобождения помещения котельной.

В результате осуществления этих мероприятий, мастерская сможет, успешно понижая стоимость продукции, удовлетворить всю потребность в ремонте плавучих средств и механического оборудования порта, за исключением чугунного литья и работ, требующих низко квалифицированной рабочей силы.

Характеристика работ мастерской.

За истекший 1923/24 г. г. мастерской было исполнено работ по месяцам на следующие суммы:

Октябрь 1923 г.	Руб. зол.	1.519.—96	коп.
Ноябрь »	»	1.909.—54	»
Декабрь »	»	1.492.—29	»
Январь 1924 г.	»	1.598.—41	»
Февраль »	»	1.449.—21	»
Март »	»	1.331.—57	»
Апрель »	»	1.601.—68	»
Май »	»	2.545.—80	»
Июнь »	»	3.098.—25	»
Июль »	»	3.891.—18	»
Август »	»	4.608.—60	»
Сентябрь »	»	4.134.—	»
Итого за год на	Руб. зол.	29.180.—49	коп.

Распределение стоимости исполненных работ за тот же период по отдельным кредитам выражается в следующих цифрах:

А. Из кредитов по судоремонту.

л/к «Добрыня Никитич»	Руб. зол.	1.497.—50	коп.
» «Казак Поярков»	»	1.105.—52	»
к/т «Славянка»	»	2.138.—83	»
» «Босфор»	»	1.481.—37	»
» «Скрыплев»	»	3.096.—23	»
» «Комсомолец»	»	566.—70	»
» «Ольга»	»	535.—66	»
» «Соболь»	»	195.—29	»
» «Товарищ»	»	194.—58	»
» «Путеец»	»	777.—88	»
Грузовой плавучий кран	»	1.572.—55	»
к/т «Комета»	»	98.—81	»
Шлюпка	»	835.—92	»
Итого из кредитов по судоремонту		14.096 р. 84	коп.

Б. Из строительных и административно-хозяйственных кредитов.

Понтоны и баржи	Руб. зол.	828.—77	коп.
Баржа № 2 д/массивов	»	497.—38	»
Плавучий кран д/массивов	»	1.245.—04	»
Землечерпательный караван	»	2.298.—65	»
Травеллер и паровоз	»	919.—26	»
Баржа № 1 д/массивов	»	3.—41	»
Набережные и причалы	»	1.255.—97	»
Водокачка в б. Улисс	»	456.—04	»

Жилые и хоз. помещения порта и разные хозяйств. работы	»	1.603.—08	»
Портовая охрана	»	69.—17	»
Верфь Торгпорта	»	18.—91	»
Артезианский колодец	»	171.—62	»
Электростанция	»	21.—78	»
Городская набережная	»	1.225.—83	»
Промерная шлюпка	»	483.—17	»
Платформы д/массивов	»	25.—05	»
Массивовый парк	»	119.—94	»
Автомобиль	»	35.—31	»
Баржа № 2 д/массивов	»	23.—56	»
Водолазный баркас	»	281.—51	»
Итого по строительным и административным расходам	Руб. зол.	11.573.—45	коп.

В. Частные заказы.

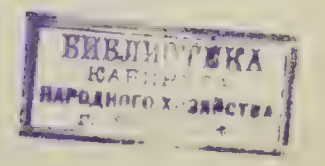
Ремонт к/т «Болиндер» для ГПУ Руб. зол. 447.—50 коп.

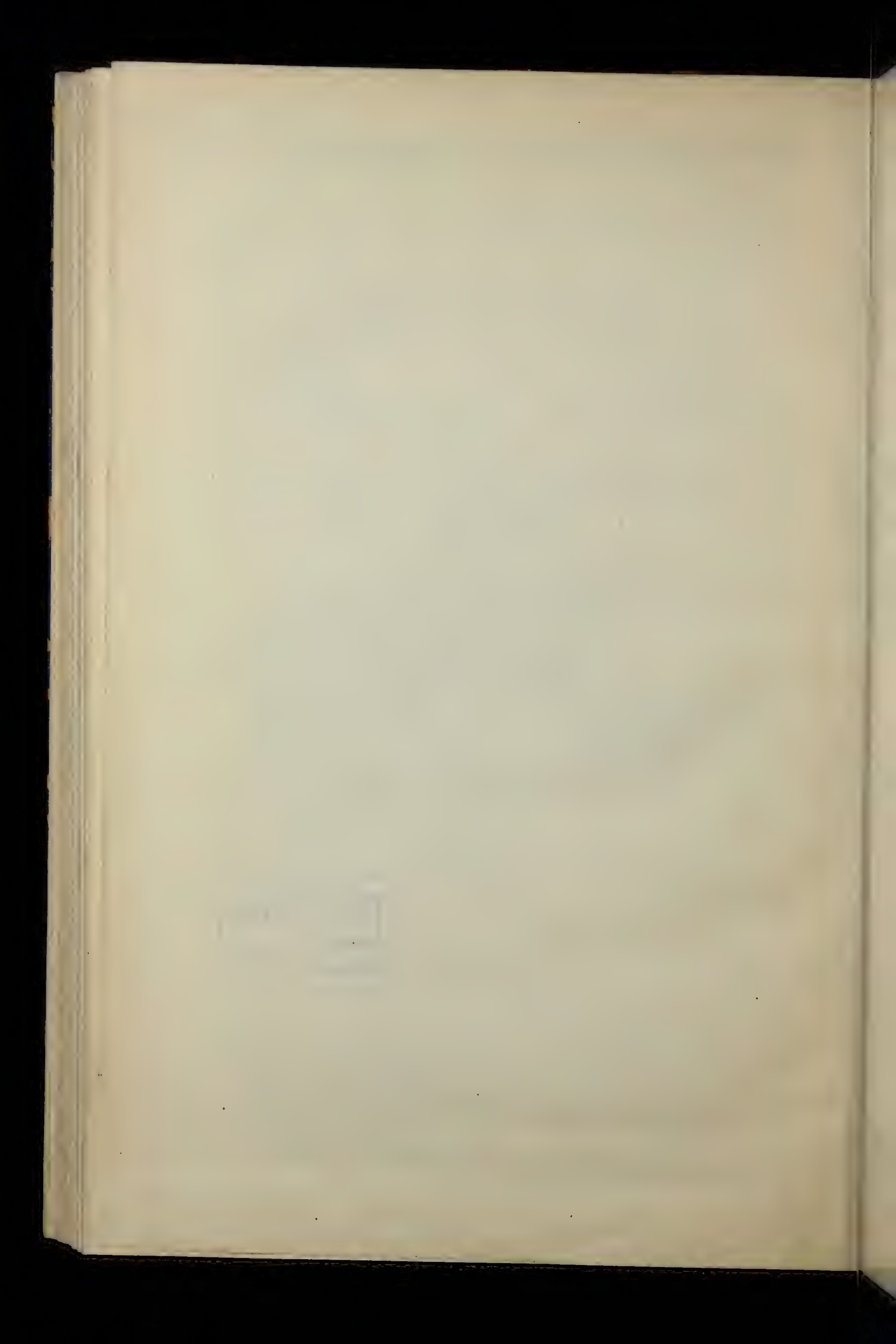
Г. Мастерская.

Содержание мастерской	Руб. зол.	2.075.—78	коп.
Оборудование мастерской	»	976.—92	»
Итого....	Руб. зол.	3.052.—70	коп.

В процентном отношении от всего количества работ выполнено по отдельным статьям:

по судоремонту	47%
по строит. работам	40%
по частным заказам	2%
по содержанию и оборудованию мастерской	11%





ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стр.

Предисловие 3

ОТДЕЛ I.

Исторический очерк и технический обзор порта.

Глава I. Исторический обзор развития порта. Возникновение порта. Первый этап развития порта. Первые проекты расширения. Проект 1910 г. Проект 1913 г. Строительство военного времени. Переходное время. ....

Глава II. Краткий географический и гидрографический очерк порта. Подходы к порту и маяки. Сведения о наличии маяков и знаков в Управлении безопасности кораблевождения Дальнего Востока. Географическое положение порта. Климат. Температура. Барометрические давления. Осадки. Влажность. Ветры. Туманы. Колебания уровня воды. Замерзание порта. Замерзаемость Амурского залива 17

Глава III. Описание границ порта. Территория порта. Сводка ограничительных и дополнительных условий. Схема расположения главнейших частей порта. Теоретическая пропускная способность и действительность 31

Глава IV. Описание гидротехнических сооружений. Глубины гаваней и у причальных линий. Проезжие дороги, подъездные к порту пути. Водоснабжение и канализация. Освещение порта. Санитарное состояние порта. Портовые противопожарные средства. Пожарная охрана в настоящее время. Охрана пакгаузов. . 40

Глава V. Лоцманская служба в порту. Спасательные станции. Водолазные станции 52

Глава VI. Портовые плавучие средства. Буксирное обслуживание порта. Землечерпательные караваны порта. Мастерские, доки, эллинги 54

Глава VII. Оборудование порта складочными помещениями. Открытые складочные площади порта. Механическое оборудование складов и причалов. Конвееры на причалах № 13 и 14. Электрическое оборудование 61

Глава VIII. Здания, находящиеся на портовой территории 68

ОТДЕЛ II.

Эксплоатационная деятельность порта.

Глава IX. Грузообороты порта. Движение судов и грузов: годовое, месячное. Сведения о транзитных и местных грузах, вывезенных за границу. Ведомость грузов, привезенных из-за границы. Грузы дальнего каботажа........... 73

Глава X. Портовые сборы и ставки. Таксы плат, взимаемых за предоставляемые услуги учреждениями, работающими в порту 93

Глава XI. Доходы порта 104

Стр.

Глава XII. Перевалочное и стивидорное дело в порту. Нормы суточной погрузки 107

Глава XIII. Работа ледоколов за зиму 1923—24 г. Спасательная деятельность порта 110

Глава XIV. Меры увеличения доходности порта 119

ОТДЕЛ III.

Экономическое значение порта.

Глава XV. Значение порта для тяготеющих к нему областей СССР и экономические особенности этих областей 131

Глава XVI. Значение Владивостокского порта для Северной Маньчжурии 142

Глава XVII. Грузообороты за прежнее время и анализ их. Диаграммы и характеристика работы порта с 1908 по 1924 г. 148

Глава XVIII. Размеры фрахтов для главнейших грузов от Владивостока до иностранных и русских портов. Грузовые тарифы. Накладные расходы порта на пуд груза и торговая калькуляция 160

ОТДЕЛ IV.

Структура и деятельность Управления порта.

Глава XIX. Структура Управления порта. Штаты Управления. Коллективные органы: Д.-В. Областной Комитет по Портовым Делам, Совещание по Портовым Делам, Финансово-Экономическое Совещание, Административно-Техническое Совещание 169

Глава XX. Обязательные по порту постановления 173

Глава XXI. Общая характеристика строительных работ, выполненных Управлением порта по твердой смете за истекший бюджетный год. Перечень работ, выполненных по судоремонту. Сведения о стоимости землечерпательных работ, средней стоимости текущего и капитального ремонтов 182

Глава XXII. Судоремонтная мастерская Управления Торгпорта 196

